令和元年12月20日発行(毎月1回20日発行) 昭和45年5月11日第3種郵便物認可 第51巻第2号

［サイクルスポーツ］

2

FEBRUARY 2020

スペシャライズド・ヴェンジを超える1台はあるか？

Cycle Sports

The Monthly Magazine for Real Cyclists



第1特集 ― 2020年、最上のレーシングモデルを決める

ROAD BIKE SUPER TEST 2020

ロードバイクスーパーテスト

特別付録



2020チームイネオス×ピナレロ サイクルレースカレンダー

グランツール連続完走20回
鉄人アダム・ハンセン登場！

第2特集 ｜ アダム・ハンセンと実験してみた！

最適サドルポジションの見つけ方

ウェア選び、ホットオイル、サーモボトルであったかライド！
サイクリスト真冬の防寒術

冬こそ、暖かい山の中が楽しいぞ！
はじめようMTB

最新事情から読み解く、愛車を守るワザ
自転車〝盗難〟傾向と対策

この冬にレベルアップしたいサイクリストへ！
最旬トレーニンググッズガイド

50TH ANNIVERSARY 50TH ANNIVERSARY 50TH ANNIVERSARY 50TH ANNIVERSARY
50 YEARS
CycleSportsは2020年5月号で創刊50年
1970 - 2020

NTTプロサイクリングチームの新体制発表会

スポーツが変わる分岐点はいかに

NTTプロサイクリングチームの2020年の新体制発表会が行われた。
メインスポンサーであるNTTリミテッドが掲げるチームへの、そしてロードレースへのさらなる関わり方について聞いた。



●チームの中心となるエドヴァルド・ボアッソンハーゲンやミケル・ヴァルグレン・アナスンだけでなく、2020年のロースターに名前を連ねたヴィクトール・カンペナールツや、U23の世界チャンピオン、サムエーレ・バッティステッラも顔をそろえた

text&photo●本誌・滝沢佳奈子

新たなレベルへと舵を切る

チームディメンションデータ改め、来季よりNTTプロサイクリングチームとして活動するUCIワールドチームの記者発表会が11月12日、東京・大手町にて行われた。

2019年7月にディメンションデータやNTTコミュニケーションズなどの海外事業部門を統合して作られたNTTリミテッドという会社が新たにメインスポンサーとして立ち、2020年のチームジャージにも大きくNTTのロゴが配される。

NTTリミテッドの関わりによって、従来よりもロードレースにおけるデータ活用という面でさらなるパワーアップが見込まれる。チーム籍と同じ南アフリカ生まれのダグラス・ライダーゼネラルマネージャーはこう話す。

「既にディメンションデータの時代からすばらしいイノベーションによって支えられてきました。NTTの参入によってさらに拡大して次のレベルに上がることができ、我々のパフォーマンスが強化されることを期待しています。

テクノロジーをもって、スプリントであったり山岳であったり、特定の分野において強い能力を持った選手を掘り起こすことが可能になったと思います。その結果、2020年のロースターも非常に優秀な選手たちがそろいました。どのレースに参加して勝利を求めるか、ポイントを獲得するかなどの戦略においても、ライダーセレクションに関しても非常に有効です」

2020年のロースターには、アワーレコードの記録保持者であるヴィクトール・カンペナールツも名を連ねる。東京五輪ではTTを狙うとのことだ。データ分析・活用という点がタイムに直結するTTという分野では、特にその活用が期待される。莫大な予算を誇るチームイネオスなどがどこまで緻密な解析をしているかは明らかではないが、確実に準備の分だけ差が出る部分である。

「チームイネオスはさらに細部まで踏み込んでやっていると思います。莫大な予算で、優秀な選手を獲得することもできます。我々の方は予算がそこまであるわけではありません。だけれども技術を活用することはできます。我々は弱小集団としてではなく、技術を活用するハイパフォーマンス集団として見られたいと思っています。我々には優秀なパートナーもついているため、イネオスのようなチームにも引けを取らないようになっていくと思います」

ライダーGMはこう話した。

アナライズによるスポーツの進化

現代のスポーツは分析の時代だ。サッカー、野球、ラグビーなどスタジアムスポーツだけでなくマラソンなど、多くのスポーツが勝つためにデータアナライズを必要とする。

NTTリミテッド側はチームに何を提供し、どんな変化をもたらすのだろうか。NTTリミテッドの

チーフテクノロジーオフィサーであるエティエンヌ・レイネックは話す。

「まず、我々が集めているデータの話をしましょう。レース中に集めるデータは、ライダーに付けているGPSでトラッキングをします。GPSで出たデータをさらに53個のメトリクス（評価尺度）を持って意味づけをしていきます。例えば、外気の温暖、風向き、風速、勾配、いろいろな指標を用います。それがデータの一種です。

もう一つは、ライダーがシーズンを通して参加した全てのレースのパフォーマンスに関わるデータも全てまとめています。その中で区分けをしていって、ステージレースであれば各ステージのパフォーマンスも捉えています。3〜5年かけてこれらのデータを累積していくと、データに基づいてライダーの力量が分かってきます。もともとのライダーのプロフィールに加えて、当日の天候によってどう変わるかも分かります。そういったデータをもって、チームのプリンシパルがそのレースにとって最もベストなチームを判断できるわけです。レースそのもの、レースの各ステージのプロフィール特性を把握して、それに最もフィットするライダーを選ぶことができることになるのです。これがスポーツがどう変わっているかの一つの例になるかと思います。

さらに、こういったデータを基にトレーニングプログラムを変えていくんです。それによってライダーをさらに強くしていきます。時間の経過と共にさまざまなメトリクスを集め、さらに微調整を重ねて精度を上げていくことができます」

一方で、選手側ではデータを活用して走るようになって変わったことはあるのだろうか。クラシックやグランツールのステージ優勝を狙うエドヴァルド・ボアッソンハーゲンはこう答える。

「ライダーの中にはかなり大きな変化を感じている人もいるかもしれないですが、基本的に僕たちは自転車に付いているパワーメーターを確認して、選手一人一人のリミットがどこにあるかを把握しているので、データ活用が進んでいるとはいえ、依然として自分の頭を使って考えてレースをしなければいけないと思っています。僕たちは〝走るコンピューター〟ではない。人間なので、自分の体で感じて、自分の体を熟知することが必要だと思います。テクノロジーはトレーニングの部分でかなり有益ではあると思いますが、あくまで人間のレースです。そこに補助的にテクノロジーが加わってくるというイメージだと思います。

いずれにしても、このチームのテクノロジー活用について非常に興味はあります」

ボアッソンハーゲンが言うように選手たちは〝走るコンピューター〟ではない。人間が戦うスポーツである以上、そこには必ず感情というものが存在する。そして感情はときに大きくパフォーマンスに影響しうる。分析がメンタリティの部分にまで踏み込むようになったならば、スポーツはまた新たな次元に突入することになるのだろう。

もしかして後から見返したら、自転車競技もここ数年が分岐点だったと思う日が来るかもしれない。

「僕たちは〝走るコンピューター〟ではない。あくまで人間のレース。そこに補助的にテクノロジーが加わってくるというイメージ」



●「春のクラシックでの勝利、ツールなどのグランツールでのステージ勝利が目標」と話したダグラス・ライダー GM（左）



●NTTリミテッドのエティエンヌ・レイネックは、2019年ツールでのSNSを活用したレースの新たな視聴スタイルについても言及していた



●ボアッソンハーゲンがジャージ背面のNTTロゴを見せる。来日したメンバーは発表会の後日、東京五輪のコース視察へと出かけていた

Shotaro Iribe



シマノレーシングから入部正太朗がNTTに電撃移籍！

発表会の翌々日に突如として発表された入部正太朗のNTTプロサイクリングチームへの加入。国内で機会を狙い続けた全日本チャンピオンは、「ワールドツアーで日本ナショナルチャンピオンジャージを着られるということは選手にとっては一生の宝というか、幸せなことです。それゆえにプレッシャーというか、それを背負って走るわけですからその責任感というのは計り知れないですし、しっかりと持たないといけないっていうのは心に焼き付けています。本当にあの日本人頑張ってるなって思われるように走らないとダメだなと思っています」と話した。



●今年の全日本選手権の優勝が始まりの一歩となった

SMITH WILDCAT

スミス・ワイルドキャット

㊞SMJ コーポレーション ☎046-265-6118

ファッショニスタは見逃せない"デカ目"系の新しい選択肢



レンズは裸眼よりもクリアな視界を実現する独自の「プロマポップ」。クリアタイプも付属するのがうれしい



最小限に抑えられたフレームは、耐久性と柔軟性を持ち合わせ、軽量にして広い視界、そして蒸れを防ぐ



テンプル後方はゴムのような素材とすることで耳への接触がソフト。長時間掛けてもストレスは少なそう

SPEC.

カラー／マットアイアン、マットブラック、マットシトロン、マットモス、マットミスティックグリーン　実測重量／31g
価格／2万7000円（税抜）



上級のサイクルファッショニスタは小物使いにも抜かりない。中でもアイウェアは、ルックスのトレンド感に絶妙なスパイスを与えてくれる。

そして、このアイテムでにわかに人気なのが、レンズ面積の大きなゴーグル的雰囲気を持つ、いわゆる"デカ目"系モデル。オークリー・ウインドジャケット2.0や100%・グレンデールなどは、ファッションに敏感なライダーに支持される。

そんなデカ目系を取り入れたいけど、目新しいものが欲しいと考える、おしゃれ派にお薦めなのがスミスの新製品「ワイルドキャット」だ。

左右135㎜、上下62㎜という同社アイウェア史上最大のレンズ面積を備え、最小限のフレーム部によってゴーグルのような広くてクリアな視界を確保。さらに5ベースのカーブの緩いレンズは頬との干渉も少なくかけ心地に優れるという。また、2種類のノーズピースを標準装備してアジアンフィット対応なのもうれしい。

フレームカラーはマットブラック、ポップなマットシトロン（イエロー×ピンク）の他に、トーンを抑えた流行のウェアにも合う「マットモス」（暗い緑系）、「マットミステックグリーン」（カーキ系）、「マットアイアン」（写真モデル）という落ち着いたタイプもあり、イマドキな着こなしを引き立てること間違いなしだ。

text●編集部　photo●佐藤竜太

Cycle Sports

八重洲出版
YAESU Publishing Co.,Ltd.

MAVIC COSMIC ULTIMATE

マヴィック・コスミック・アルチメイト

㈱マヴィックジャパン　☎03-5326-3175



前作からBoa・IP1ダイヤルを1つ増やしたことで、さらに細かい微調整と高いフィット感がもたらされた



大開口のベンチレーションを設けたフルカーボンのアウトソールは、力を効率的にペダルへと伝える



ケブラーを編み込むマトリックステクノロジー採用の超軽量アッパーは、通気性と高い耐摩耗性を両立する



もっと速く、さらに速くを実現する　マヴィックの最高峰ロードシューズ



SPEC.

アッパー素材／マトリクス
ソール素材／エナジーフルカーボンSL
カラー／ブラック、イエローマヴィック（2020年２月発売予定）
実測重量／404g（27㎝・両側）
価格／５万円（税抜）

　ロード乗りとしてプロであろうがなかろうが、どこまでもタイムを突き詰めたいと考えるのは性なのだろう。そんな常にトップを目指したいサイクリストへ、マヴィックは新たな旗艦ロードシューズ「コスミック・アルチメイト」を提案する。ホイールはもちろん、かつてあったマヴィックペダルよろしく、フットウェアにも力を入れるマヴィックの理想が詰まった究極のロードシューズだ。

　先行発売のブラックカラー（写真モデル）と、2020年２月にはマヴィックのイメージカラーであるイエローマヴィックカラーをまとったモデルが発売を控えている。カラーリングは前作に比べ、ロゴが小さくワンポイント的にあしらわれ、シューレースを内側に配置したことによりシンプルな見た目、かつ風の抵抗の軽減を実現させた。

　高剛性のカーボンアウトソールはエナジーフルカーボンSLを採用し、より硬く、より効率良く力をペダルへ伝達させる。そんな0.1秒を追求したいサイクリストのための最高峰ロードシューズを履いて、次のライドを駆け抜けよう。

text●編集部　photo●佐藤竜太

Cycle Sports

八重洲出版
YAESU Publishing Co.,Ltd.

DT SWISS
GRC1400 SPLINE 42/GR1600 SPLINE 25

DTスイス・GRC1400スプライン42&GR1600スプライン25

問マルイ ☎078-451-2742

完成車メーカーのラインナップに並ぶのも珍しくなくなり、ジャンルとしてすっかり定着した〝グラベル〟。だがグラベル用ホイールの選択肢はまだまだ少ない。そんな中、常に高品質なホイール、ホイールパーツを提供するDTスイスから、グラベルシーンに特化したラインが加わった。

モデルラインナップは、フルカーボンモデルの「GRC1400スプライン」と、アルミモデルの「GR1600スプライン」、「G1800スプライン」。全モデルに700Cと650B（27.5″）サイズを用意し、φ12㎜スルーアクスルからφ15㎜に変換するエンドキャップや、シマノフリーからスラムXDRフリーに変換するキットなどが付属パーツとして封入されるので、多様なグラベルシーン、グラベルバイクにフィットするだろう。



グラベルバイクのチューンナップにDTスイスのホイールはいかが？



GRC1400スプライン42は、同社240sベースのスプラインハブと、エアロコンプスポークで組まれる



GR1600スプライン25は、同社ハブ350ベースのスプラインハブで組まれ、高剛性を実現する



フリーボディはDTスイス独自のラチェット機構により、効率的かつフリーボディの交換も容易



リム内幅は全モデル24㎜となり、GRC1400スプラインのみフックレス。推奨タイヤ幅は32C～50C



GRC1400スプライン42
前後セット価格／28万3000円（税抜）

素材／カーボン　スポーク／（F）24本、（R）24本　リム高／42㎜　リム内幅／24㎜　アクスル／12、15㎜　対応スプロケット／シマノ、スラムXDR　前後セット実測重量／1545g



GR1600スプライン25
前後セット価格／8万3000円（税抜）

素材／アルミ　スポーク／（F）24本、（R）24本　リム高／25㎜　リム内幅／24㎜　アクスル／12、15㎜　対応スプロケット／シマノ、スラムXDR　前後セット実測重量／1727g

text●編集部　photo●佐藤竜太

Cycle Sports

八重洲出版
YAESU Publishing Co.,Ltd.

今シーズン限りの引退表明

初山翔が成し遂げたこと

引退を表明したNIPPO・ヴィーニファンティーニ・ファイザネの初山翔が明かした思いを聞いた。



PROFILE

初山翔

1988年8月17日神奈川県生まれの31歳。2011年宇都宮ブリッツェンでプロデビュー。2013年からブリヂストンアンカーに移籍。2016年には全日本選手権のタイトルを獲得。2018年、NIPPO・ヴィーニファンティーニに移籍し、プロコンチネンタルチーム2年目の2019年にはジロ・デ・イタリアに出場、完走した。

引退という決断

「ありがたいことに、早すぎるとか言葉はいただきますけど、僕のタイミングとしてはこれでいいんじゃないかなと思います」

淡々と話す初山翔の言葉には、一つの迷いも含まれていなかった。プロコンチネンタルチーム、NIPPO・ヴィーニファンティーニ・ファイザネの解散とともに31歳の初山は長い旅路を終える。

2019年はその名が広く知れ渡った年になった。三大グランツールの一つであるジロ・デ・イタリアで逃げを打ち、2ステージで長い時間テレビカメラを独占した。日本だけでなく、現地メディアのインタビューもイタリア語でこなす初山は、イタリアでも名前を呼ばれるようになった。

初山の人生の中でも指折りの厳しさを体感した21日間を耐え、完走した。それでも最下位だった。グランツールの総合優勝を争うような選手とは埋めきれない歴然とした差があった。見ているだけでも圧倒的な差を感じるのだ。走っている側にしたらそれはもう〝バケモノ〟とも言える。

「第20ステージ、20kmの上りが4つくらい入った200kmのステージで、僕は上りに入って多分、1分耐えてないんですよ。もう疲れてるし、追い込めないような体にもなってるし。それで20人くらいと一緒に遅れた。さらに3km過ぎくらいで50人遅れてる。スタートしてから30km地点で、逃げが10人くらい、その後ろの集団が20人弱で、30人くらいしか残ってない。ということは、その日勝負できるのは、ジロに出ている200人くらいの選手の中で30人くらいしかいない。それくらい向こうのトップの中でも実力差が大きくある。日本人のレベル的に言ったら、もしそこに違う日本人選手がいたら、僕より前で走る選手もいたと思うけど、それでも大きく差があるかって言ったら多分ないはずです。

知らないというわけじゃないけど、それを肌で直接感じることってない。そこらへん勘違いみたいなのは正直あると思いますね。ツール・ド・フランスとかもテレビですごく見やすくなってるし、ツールを目指すって口で言う人はいっぱいいる。本当の差が分かっている人は少ないと思うんです。

世界のトップのレース、一番上を直接見られたっていうのは、自分が引退するときの満足感になるのかなと思います。そんな簡単に到達できるところじゃないですから」

一つの夢の終焉

ヨーロッパのトップカテゴリーで走ることはずっと抱いていた夢。初山は選手を続けるうえで、毎年何かしらアップデートをしたいと考えていた。

「続けている期間中はずっとしてこられたっていう自負はあるんです。でも今の年齢になって、成長率も下がっていくし、自分の才能もある程度見えてきた。この数年間で自分が成し遂げたことを考えると、これ以上のことはやらかせんだろうって思ったから辞めるんですよね。ただ、悔しいという思いはまったくなくて。逆にこんなにやれたんだって。だって、ジロに出るなんて本当にすごいことで。全日本選手権も勝つことができたし。

もし悔しいっていう思いがあったら、チームのカテゴリーにこだわらず現役を続けていたと思うけど、そういう思いが全然ないから、だからスッキリと引退することができるんです」

NIPPOでの2年間は、初山が選手人生を賭けてたどり着いた場所。勝てない場所だとしても食らいつく理由としては十分だった。

ブレずに夢を追い続けた選手生活が幕を閉じる。でもまた、彼は新たな夢を見つけにいくのだろう。



今年のジロ・デ・イタリアの最終山岳ステージ。チームからの作戦は「生き残れ！」。日本のレースでは見たことのないような必死の形相を浮かべて走った



ステージで最下位の証であるマリア・ネラを渡されると、会場は「アツヤマ」(イタリア語はHを発音しないため)コールが響いた



自転車選手としてのイロハを教わったのはブリヂストンアンカー時代だった。2016年の全日本選手権でチームは完全勝利を収めた

text&photo●本誌・滝沢佳奈子

Cycle Sports

八重洲出版
YAESU Publishing Co.,Ltd.



CONTENTS

FEBRUARY 2020 CYCLE SPORTS

photo●岩崎竜太

Cycle Sports

八重洲出版
YAESU Publishing Co.,Ltd.

COVER STORY

今月号の表紙はグランツールを連続で20回完走し〝鉄人〟の異名を持つアダム・ハンセン。自分の体を実験台にしてポジション研究も行う彼は、動作計測デバイスツールなどでトップアスリートに信頼されるリオモのアドバイザーでもある。今回はハンセンが同社を訪問した際に取材を行い、特集「最適サドルポジションの見つけ方」の指南役として登場して頂いた。

本企画ではリオモのデバイスを使い、サドル位置を変えつつ、その際の体の動きや出力などを計測し、ハンセンのアドバイスを合わせて理想のサドル位置を追求している。サドル位置の求め方やハンセンのポジションの考え方など興味深い内容なのでぜひ参考にしてほしい。

大柄で迫力のある彼だが、その人柄は真面目で穏やか。繰り返される計測実験にも嫌な顔ひとつせず、サイクルトレーナーの上でペダリングをする編集・大宅の体の動きとリオモが計測するデータを熱心に観察・解説してくれた。やはり38歳でもトッププロとして活躍できるのは、自転車競技に対する真摯な姿勢ゆえであることを、今回の取材で垣間見た。



photo◉佐藤竜太

表紙のバイク | **リドレー・ヘリウムSLXディスク**

価格／36万5000円（フレームセット・税抜）
㊐ジェイピーススポーツグループ ☎075-925-5700
※写真はA・ハンセンの実車となるため仕様が異なる点があります。

アダム・ハンセンが乗るのは、リドレーの軽量オールラウンダー「ヘリウムSLXディスク」。リム仕様と前後エンドまわりの左右にかかる力が異なることから、カーボンレイアップをディスク用に見直して設計。スマートなヘッドながら、オイルラインはヘッドチューブ内に収めてクリーンな外観を形成する。

ハンセンは身長183cmながらフレームサイズはMサイズを選択。シートポストはMTBのように長く上へと突き出て、コラムスペーサーなしで73度角のステムが取り付けられ、サドルとハンドルの落差がとてつもなく大きいのが特徴的だ。さらにシートポストはオフセットタイプを前後逆に付けて前乗りポジションとし、180mm長のクランクを装備してTT的な走り方を目指している。長時間プロトンの先頭を高速で引くことを役目とする、アシストのハンセンならではの特殊なポジションと言えよう。広い肩幅の割にハンドル幅が360mmというのも、空気抵抗を減らして先頭でより長く走るためのチョイスだ。



CONTENTS

※「THE MOMENT」／「オレのポジション」／「e-CyclesSports」／「サイスポのおためし」は今月休載とさせていただきます。

Cycle Sports

八重洲出版
YAESU Publishing Co.,Ltd.

世界限定500セットのチュービングで仕立てた スペシャルなモダンスチール

NEWMODEL

01. CHERUBIM CENTO RACER

ケルビム・チェントレーサー
フレームセット価格／ 39 万円（リムブレーキ仕様）、43 万 5000 円（ディスクブレーキ仕様）
※共にメッキあり・税抜
㈲今野製作所　☎042-791-3477



最先端のモダンスチールレーサー

2019年に100周年を迎えた自転車チューブの雄コロンブスが、これを記念した限定のチューブセット「チェント」を発表した。そして人気オーダーフレームのケルビムが、早速このチューブを使って「チェントレーサー」を組み上げたというのだから、〝メタルマニア〟にとっては興味津々となる一台だろう。

チェントのチュービングは下側のベアリングをワンポイントファイブ規格としたテーパードヘッドチューブ、外径44㎜の大径ダウンチューブなどを組み込んだマッシブな仕様。「このスペックだとおのずとモダンスチールのレーサーが合いますね」とビルダーの今野真一氏が言うとおり、今回の試乗車はディスクブレーキ搭載の最先端スチールレーサーだ。

「限定品故に他のチューブと組み合わせて使うことは少ないため、チューブの違いで走行性能や見た目の調整をしにくい面はあります。しかしそれは、ビルダーの腕が純粋に試される面白さもあります」という今野氏だが、今回のモデルでは特に剛性バランスに気を配ったという。

「後三角の剛性を抑えたりハンドリングを若干軽めの設計にしたり、高剛性な前三角のデメリットが出ない作りを心がけて、ペダリングが軽く、スチールならではのしなりや快適性を失わないようにしています」

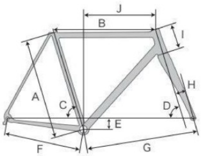
はたして今野氏は、500セット限定というスペシャルなチュービングをどんな走りに仕上げたのか？

SPEC / SIZE / GEOMETRY

フレーム●コロンブス・チェント　フォーク●コロンブス・フューチュラディスク　メインコンポ●スラム・レッドeタップAXS　ホイール●ヘッド・ヴァンキッシュ　タイヤ●マヴィック・イクシオングリップリンク&パワーリンクチューブラー　28″×25㎜　ハンドル●ジップ・SL10エアロ　ステム●デダ・スーパーゼロ　サドル●フィジーク・ヴォルタ　シートポスト●デダ・スーパーゼロ　サイズ●オーダー　カラー●オーダー　試乗車重量●7.48kg（ペダルなし）

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
オーダー	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
試乗車	550	558	73°30′	73°15′	69	410	590.7	45	140	—

▒ は試乗車サイズ　　単位：㎜（C、Dを除く）



DETAILS



●下側のヘッドベアリングにワンポイントファイブ規格を採用した大径テーパードヘッドチューブ。下側には創業時の「COLUMBUS」のロゴがメーカー出荷時から刻印されている



●シートステーの接合位置を可能な限り上側にしてフレーム全体の剛性バランスを最適化する。シートチューブのカラーは、コロンブスのシンボルマークである鳩を模ったチェントの専用品

●シートステーには"X"に模ったミニマルなシルエットのブリッジを装備する。メッキ仕上げで中央部にケルビムの頭文字「C」の文字を刻印するなど、オーダーフレームならではのしゃれっ気も満点だ



●棒型に成型されたチェント専用のハンガーシェル。44mmの大径ダウンチューブを完璧にフィットさせる形状。BBワンの固定は、オーソドックスな手法で音鳴り等のトラブルが少ないねじ切り式



●ケルビムが独自に設計したディスクブレーキ用リヤエンド。フラットマウントのディスク台座部をチェーンステーから独立させる"2階建て"の構造として、チェーンステーのチューブ部分の寸法を長く確保する



IMPRESSION

最新スチールの魅力を最大限に引き出す

大径のヘッドチューブとダウンチューブによって、通常のスチールフレームとは一線を画した堂々としたたたずまいのチェントレーサー。フィレット溶接の美しさを邪魔しないミニマルなフレーム小物選びなど、細部に至るまで神経が宿る作りは"芸術家"とも評される今野氏ならでは。力強さと流麗なフォルムが同居するモダンレーサーと言えよう。

走りは見た目を裏切らない。最も肉薄な部分が0.4mmという肉薄・大径チューブによる高剛性を礎に、加速のキレは鋭く力強い推進力を発揮する。踏み応えに富んだピュアレーサーの振る舞いだ。

一方、後三角で剛性を調整するという作り手の意図も体感できる。スチールの特徴であるしなりも、濃くはないが表現されているので、その剛性感からすると快適性は悪くないレベル。荒れた路面でも扱いにくさを感じることもなく全体的なバランスは良くできている。スチールレーサーとして最先端の走行性能が表現されている。レーシーな走りを好むスチール派なら、特別な一台になるだろう。

RIDER

吉本　司



本誌編集長。スポーツバイク歴30年以上。ロードバイクのみならず全ての自転車遊びを好み、機材からレースまでジャンルを問わず幅広い知識を持つ。

36C×マッドガードコンパチブル !?
能ある鷹は爪を隠すのだ

NEWMODEL／02. RIDLEY KANZO SPEED

リドレー・カンゾスピード
フレーム価格／24万3000円（税抜）
㊐ジェイピースポーツグループ ☎075-925-5700



新作はオールロード

グラベルバイクの二極化が止まらない。ひとつは、荷物の積載量重視のアドベンチャー系。もうひとつがシクロクロスに近いレース系。

リドレーがグラベルカテゴリーに投入したカンゾスピードは後者に該当するのだが、スタイルに関しては一見すると簡素だ。キャリヤ類を装着するダボ類は皆無で、ダウンチューブからフォーククラウンに向かう一体的な造形はロードバイク的。例えば26Cタイヤを装着すれば、限りなくロードライクなまとまりを見せることになる。

しかし、36Cまでのタイヤに対応するクリアランスに加え、見えないところにマッドガード装着用のダボを装備する。オフロードやウェット路面を含む、あらゆるコンディションの路面に対応する発展性を秘めているのだ。

そもそもカンゾスピードは、米カンザス州の200マイル（約320km）グラベルレース、"ダーティカンザ"での先頭争いをイメージして設計されたのだという。求められるのは、ロードやシクロクロス同様にパックで高速走行するための機敏性。そのためには適度な安定性と十分な軽量性、そしてスピードの上げ下げに対応できる俊敏さだ。

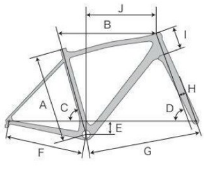
このため、カンゾスピードのBB下がりやヘッドチューブ長は、あえてロードバイクに近い数値が採用される。この事実こそ、このバイクの立ち位置を表していると言えよう。

SPEC / SIZE / GEOMETRY

フレーム●カーボン　フォーク●カーボン　メインコンポ●シマノ・アルテグラ R8000　ホイール●ファストフォワード・F4D-FCC　タイヤ●マキシス・レイズ　700×33C　ハンドル●フィジーク・シラノR3　ステム●3T・アークスⅡチーム　サドル●サンマルコ・コンコール　シートポスト●フォルツァ・ストラトス　サイズ●XXS、XS、S、M　カラー●JP20-07As　試乗車重量●8.00kg（ペダルなし）

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
XXS	450	515	75°	70.5°	74	420	—	45	100	375
XS	480	525	74.5°	71°	74	420	—	45	120	375
S	510	545	73.5°	71°	72	422	—	45	140	380
M	540	565	73°	71.5°	72	422	—	45	165	386

■は試乗車サイズ　単位：㎜（C、Dを除く）



text●鍋木　裕　photo●長谷川拓司

DETAILS



●象徴的な仕様がフロントフォーク。マッドガード装着用のダボが設けられているのは、クラウン下部とブレード内側。ボルト類が目立たないどころか、装着できることすら気づかないぐらいだ



●ケーブル類は、ヘッドエリアの側面からフレーム内へと入る。近年のロードバイクが完全内装化されているのに対して、この〝外回し〟もグラベル系であることを表すポイントかもしれない



●フレームはUCIコンパチブル。BB下がりが専用車に比べると数㎜低いものの、長年リドレーが培ったシクロクロスでのノウハウがベースになっていることが、このステッカーから想像できる



●36Cタイヤとロード用クランクを両立しつつ、左右非対称に目一杯のボリュームを持たされたチェーンステー。BB裏ワイヤリードは着脱式で、機械式だけでなく、電動変速にも対応する



●FD台座は着脱式になっており、フロントシングルにもスマートに対応する。またシートチューブ背面にはマッドガード用のダボがさりげなく装着される

IMPRESSION

ジェントルなスペックで、さりげなく速い

数年前にオレゴン州ポートランドを訪れたとき、地元の自転車店主に言われたことがある。「ウチのチームに入るための条件はひとつ、自転車にマッドガードを付けること。ガードは後ろを走る人のためのものなんだ」。

雨が多いエリアとはいえ、そんなルールがあるのかと驚かされた。そして、カンゾスピードを走らせると、そんな言葉が鮮明に思い出された。そのぐらいキビキビ&シャキーンと走ってくれるし、一方でジェントルなマッドガードをさりげなく、しかししっかりと装着できるからある。

グラベル路面での安定性を確保する目的もあって、ホイールベースこそ気持ち長めに取られてはいるが、他はほぼロードバイク。妙にヘッドチューブを長くしてハンドル位置を高くさせられることもなく、レーシーなポジションを取りやすい。

オールロード＝あらゆる路面を、仲間を含めて快適に、仲間と一緒にスピーディにこなす。カンゾスピードにはそれを可能にする回答が詰められている。

RIDER
鏑木　裕



本誌編集部を経て『轍屋自転車店』を立ち上げる。現在はフィッティングやメンテナンスの本も手がける万能自転車ライター。

鋭い刃物だけがロードじゃない。
アイドルはよく切れる安全カミソリだ

NEWMODEL 03. DE ROSA **IDOL**

デローザ・アイドル
シマノ・105 R7000 完成車価格／43 万円（税抜）、フレームセット価格／29 万 8000 円（税抜）
㈲日直商会　☎ 048-953-9771



6年ぶりのモデルチェンジ

ロードバイクを取り巻く環境が急激に変化している今日、デローザは大きく変わろうとしている。2020年モデルとして、同時に3機種の新型カーボンバイクを投入するあたりにも、時代を牽引し続けようという強い意志が示されていよう。

3機種のうちのひとつ、同社のミッドレンジを担うアイドルは、快適なロングライドから軽快なヒルクライムまでをこなすオールマイティさが売りであり、トップチューブからシートステーにかけて湾曲したシルエットがアイコンとなっている。

6年ぶりのモデルチェンジにおいて、基本コンセプトを維持しながらも、ケーブル処理やブレーキシステムを一気に変更することとなった。

ヘッド〜ステムまわりには、FSAが提唱するACRシステムを採用し、クリーンなコクピットを実現。ステアリングの切れ角やハンドル角度を犠牲にすることなく、スタイル面での魅力を強く押し出す。

直線的になったダウンチューブはケーブル穴が廃止となり、大きく入るロゴも新しいフォントにアップデート。ディスクブレーキ専用設計／前後スルーアクスルとすることも含めて、新生アイドルを強く印象づけることとなる。

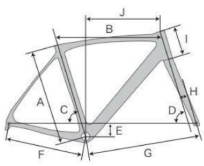
シートポストやフロントフォーク&チェーンステー裏面への差し色など、ユーザーの心を躍らせるような遊び心もそのままに、アイドルはアイドルであり続ける。

SPEC / SIZE / GEOMETRY

フレーム●カーボン　フォーク●カーボン　メインコンポ●シマノ・105 R7070　ホイール●シマノ・WH-RS170　タイヤ●ヴィットリア・ルビノプロコントロール 700×28C　ハンドル●FSA・エナジーコンパクト　ステム●FSA・ACR　サドル●セライタリア・SLRマンガネーゼ　シートポスト●デローザ・アイドル用カーボンシートポスト　サイズ●43、46、48、51、53、56　カラー●レッドルビー、ホワイト、グレーマット　試乗車重量●9.02kg（48サイズ、ペダルなし）

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
43	437	517	74.2°	71.3°	70	412	573.4	48	111	370
46	462	529	73.9°	71.6°	70	412	581.5	48	119	378.3
48	487	543	73.6°	72.6°	70	412	580	43	135	384.2
51	511	560	73°	73°	70	412	587.8	43	154	389.8
53	538	572	73°	73.1°	70	412	598.7	43	175	395.6
56	565	588	72.7°	73.3°	70	412	609.4	43	195	402.4

■は試乗車サイズ　　単位：mm（C、Dを除く）



text◉鈴木　裕　photo◉岡　拓

DETAILS



●クリーンを追求したスタイルはシート部にも表れる。シートポストの固定はトップチューブ裏から行う。余計なものを可能な限り隠すことは、空力面での優位性にもつながる



●コラムから入ったFブレーキのオイルラインは、ブレードの途中から外に出る。フォークとチェーンステーの裏面には、シートポストと同色の差し色が入るなど、見えない所にも気が配られる

●トップチューブからシートステーへと流れるような湾曲はアイドルのアイコンになっている。振動吸収性の向上にもつながり、ロングライド時の快適性実現にも一役買うこととなる



●ハンドル〜ステム〜ヘッドにかけては、FSAのACRシステムを採用。ケーブル類はヘッドスペーサー内を経由してフレームへ入る。組み付けしにくいが、コクピットまわりがクリーンになる



●ヴィットリア・ルビノプロエンデュランス28Cのタイヤを履いてなお、このクリアランス。アイドルには、デローザの未来を探る挑戦的な仕様もときに盛り込まれる



IMPRESSION

速さを強要しない、ほどよいラグジュアリーさ

ロードバイクは、ある一定の価格帯を超えると、一般ユーザーには乗りづらくなる。さまざまなマージンを削いで、速く走ることに徹するためだ。そういった意味で、デローザにとっての羅針盤であるアイドルが示す方角には一目を置くべきだ。

過度にユーティリティを求めず、研ぎ澄まされたスタイルをバランスさせる。例えば、トレッドのしっかりした28Cのタイヤが入っているのに気づかせない。組み付けやすさよりも、ボルトの頭やケーブルを含めて凹凸を排除することで、スタイルを優先させる。それらは、純粋なレースバイクがしっかり焼き入れされた刺身包丁だとするなら、極上の安全カミソリのように映る。よく切れる、でもケガをしない。速く走れる、でも強要はしてこない。一般の人にとって、この身近さこそが真のぜいたくではないだろうか。

新ロゴ？　それは小泉今日子がある日突然、髪をショートにしたようなものだろう。間もなく当たり前になって、もっとかわいく見えるに違いない。だってアイドルだから。

RIDER
鏑木　裕



ロードバイクスーパーテスト

BIKE TEST

全10台を徹底試乗！

今企画の意図はシンプルだ。動力性能だけでなく、ユーザビリティ、ジオメトリ、ラインナップなどを含め、「総合的に最も優れたレーシングロードバイクはどれか」を決めるのである。

俎上に載せるバイクは10台。「最新モデル」というくくりであればトレック・ドマーネも入れるべきなのだが、昨今のエンデュランスロードはグラベルやツーリングも視野に入れた設計になっているものも多く、速さを第一目的としたレーシングロードバイクと横一線で比較するのは難しいと判断。今回は「舗装路を速く走るために作られたレーシングロードバイク」という条件で選んだ。

2020モデルがメインだが、あえてヴェンジも加えた。約1年前、本誌は「エアロロード大研究」という企画において、室内バンク実走実験やインプレを含めた総合評価を行った結果「いま最も優れたエアロロードはヴェンジである」と断言した。そういう存在を無視できないだろうと考えたからである。

よって、本企画の裏テーマは「ヴェンジを超えたバイクはあるか？」である。

一応言っておくが、忖度、癒着、ゴマスリ、一切なし。広告の有無、一切関係なし。当然私情もはさまない。恩を仇で返すことになるかもしれないが、各員が心を鬼にして挑む。



TESTER
安井行生 | Yukio Yasui
試乗記事や技術解説を得意とする自転車ライター。2018年の「エアロロード大研究」でもテストから執筆までを担当した。
身長：164cm
体重： 52kg　脚質：クライマー

2020年、最上のレーシングモデルを決める

「今最も優れたレーシングバイクはどれか」——
小笠原、安井、鏑木の3者が心を鬼にしてガチンコ評価。
裏テーマは「ヴェンジを超えたモデルはあるのか?」である。

text◎安井行生／小笠原崇裕／鏑木 裕　photo◎岩崎竜太／佐藤竜太

ROAD 2020 SUPER

注目のレースバイク

CONTENTS



TESTER
小笠原崇裕 | Takahiro Ogasawara

国内屈指の実力を持つプロアスリート。ロード、トライアスロン、アドベンチャーなど、各種エンデュランスレースの最前線で活躍する。
身長：170cm
体重： 66kg　脚質：オールラウンダー

PROLOGUE

ノミネートされたバイクを総チェック

スーパーテストにエントリーしたのは10台のハイエンドレーシングバイク。基準ホイールも用意した。
テストに入る前に、それらの素性を頭に入れておいていただきたい。

評価項目



評価するのは全7項目

動的性能の５項目（加速力、高速巡航性、登坂力、ハンドリング、快適性）を100点満点で採点。なおハイエンドロードバイクとしての及第点を60点とした。ユーザビリティ（メンテナンス性やポジションの自由度など）、ラインナップの充実度&ジオメトリの良し悪しを加点減点した、全７項目で採点を行い、それらの総合得点で順位を決める。

テスト用ホイール

DTスイス·PRC1100ダイカット35ホイールセット

価格／33万6000円（税抜・リムブレーキモデル）、
33万9000円（税抜・ディスクブレーキモデル）
㈲マルイ　☎078-451-2742

今回はフレーム単体の性能を感取するため、DTスイスのPRC1100ダイカットシリーズでも試乗を行った。ディスクブレーキ用はPRC1100ダイカット35ディスク、リムブレーキ用はPRC1100ダイカット35。リムの基本設計は共通であり、重量差も小さく、走りは洗練されているため、リムブレーキ・ディスクブレーキ混在インプレの基準ホイールとして最適だと考えたためである。



前ページで説明したとおり選出した10台は、現在日本で買うことのできるレーシングロードバイク。ビッグメーカーのハイエンドモデルに限定したが、スコット・アディクトRCはフレームがセカンドグレードとなった。また、ドグマF12、795ブレード、G8はリムブレーキ仕様となった。理由は試乗車の有無やスケジュールなどによる。採点式テストとしては、条件が統一されていない部分は次回への課題だ。リムブレーキモデルがハイエンドモデルに継続して位置しているという点は、この2020年の現状でもある。

また、ホイールまでトータルで設計されたコンプリートモデルと、フレーム単体で設計された従来のモデル（既存ホイールを履く完成車やフレーム販売がメインのモデル）が混在しているが、DTスイスを基準ホイールとして用意し、フレーム単体の能力を評価に加えている。ポジションは全車統一して乗っているが、FSAの提唱するACR採用の2車（BHとデローザ）はセッティングの自由度が小さく、テストライダーにとってのベストな高さにできないままの試乗となった。そういった要素も含めての、総合評価となる。

エントリーする10台のレーシングロードバイクたち

ENTRY No. 1 総合力をさらに高めた最新の"G" BH・G8プロ

シマノ・アルテグラDi2 R8070完成車価格／69万8000円（税抜）
㈲コリドーレ ☎0774-39-7757



名門BHの主力商品、Gシリーズの最新世代。カムテールを多用しエアロダイナミクスを強く意識した設計で、FSAが提唱するACRを採用し、ディスクブレーキ仕様ではケーブルが完全内装に。今回試乗するのは、日本市場にのみ用意されるリムブレーキ仕様。

ENTRY No. 2 今期再注目のオールラウンダー キャノンデール・スーパーシックスエボハイモッドディスク

シマノ・アルテグラDi2 R8070完成車価格／79万5000円（税抜）
㈲キャノンデール・ジャパン ☎06-6330-1801



劇的な変貌を遂げたキャノンデールのレーシングモデル。軽さや剛性はそのままに空力性能と快適性を高め、真の万能バイクに進化。上位モデルでは自社設計ホイール＆専用ハンドルとなるなど、トータルインテグレーションが推し進められたこともトピック。

ENTRY No. 3 世界最軽量のディスクロード キャニオン・アルティメットCFエボディスク10.0LTD

スラム・レッドeタップAXS完成車価格／91万1000円（税抜）
㈲キャニオンジャパン ☎050-3786-8496



アルティメットシリーズに追加された最高峰。フレーム形状はそのままに積層と素材を見直し、フレーム重量641g、フォーク重量285gという軽さを達成。軽量パーツをふんだんに使い、完成車で約6kgに仕上げた。量産車としては世界最軽量のディスクロード。

ENTRY No. 4 伝統のCシリーズと並ぶコルナゴの旗艦 コルナゴ・V3-RS ディスク

フレームセット価格／56万円（税抜）
㈲アキボウ www.colnago.co.jp



Cシリーズと双璧を成すコルナゴのハイエンドモデル。空力を意識したカムテール形状を取り入れつつ、剛性をさらに向上させ、コンパクトなリヤ三角で垂直方向の柔軟性もアップ。軽さ、剛性、快適性、空力の全てをバランスさせた軽量オールラウンダー。

ENTRY No. 5 メラクがレースシーンに戻ってきた デローザ・メラク

カンパニョーロ・コーラスディスク完成車価格／67万円（税抜）
㈲日直商会 ☎048-953-9771



名車メラクが10年ぶりに復活。設計は軽さと剛性の両立を重視したもので、昨今のデローザに欠けていたヒルクライムバイクとなる。フレーム重量はディスクブレーキながら800g（54サイズ）と軽い。FSAのACRを採用していることも特徴。プロチームも使う。

ENTRY No. 6 これがルックの新型フラッグシップ ルック・795ブレードRS

フレームセット価格／41万円（税抜）
㈲ユーロスポーツインテグレーション ☎03-3329-1065



795エアロライトの後継車としてデビューしたルックの万能系エアロロード。フレーム各部はカムテールとなり、「究極のエアロロード」として知られる795より空気抵抗値は下がっているという。ディスクブレーキだけでなくリムブレーキ仕様も用意される。

ENTRY No. 7 さらに進化したロードバイクの王者 ピナレロ・ドグマF12

シマノ・デュラエースDi2 R9170完成車価格／130万円（税抜）
㈲ピナレロジャパン ☎072-238-0039



ツール5連覇を達成するなど勢いが止まらないトップブランド、ピナレロ。旗艦のドグマF10が早くもモデルチェンジし、F12となった。形状はエッジを多用したものとなり、個性を主張しつつ空力や剛性をブラッシュアップ。今回乗るのはリムブレーキ仕様。

ENTRY No. 8 トレンド満載のレーシングバイク スコット・アディクトRC20

スラム・フォースeタップAXS完成車価格／59万8000円（税抜）
㈲スコットジャパン info@scott-sports.jp



定番軽量バイクのアディクトが6年ぶりに刷新。ディスク専用となり、軽さや剛性だけでなく空力も重視。専用ハンドルでフル内蔵を実現し、リヤ三角をコンパクトにするなどトレンドを全て取り入れた設計。今回試乗するのはセカンドグレードのアディクトRC20。

ENTRY No. 9 突出した完成度を誇る傑作車 スペシャライズド・Sワークス ヴェンジ

シマノ・デュラエースDi2 R9170完成車価格／125万円（税抜）
㈲スペシャライズド・ジャパン ☎046-297-4370



説明不要の傑作エアロロード。動力性能だけでなく、扱いやすさ、メンテナンス性などの最適化レベルが非常に高く、過去に本誌が最高評価を与えた。今回は、このヴェンジを基準として各車の評価を行う。今でもヴェンジは最高なのか？ 総合順位に注目。

ENTRY No. 10 ウィリエール渾身の軽量ディスクロード ウィリエール・ゼロSLR

フレームセット価格／59万円（税抜、ゼロ インテグレーテッドハンドルバー付き）
㈲服部産業 ☎06-6981-3960



デビューしたばかりの最新鋭車。コンセプトは「ケーブルをフル内蔵した軽量ディスクロード」で、エアロダイナミクスよりも剛性と軽さを重視した設計が特徴。独自の高性能炭素繊維や特殊な樹脂を用い、フレーム重量は780g（Mサイズ、塗装済）を達成。

※写真は実際のテストバイクと異なる場合があります。



TEST 01

［加速力］

ゼロスタートは。
高速への伸びは。
ペダルの回しやすさはどうか。

ACCELERATE

加速力

瞬間的に高負荷がかかるため性能差が出やすい加速性能。コースやポジションなどの条件を統一し、低速～高速での加速力を評価。
評者間で印象が大きく分かれる結果となった。

RANKING 1st

スペシャライズド Sワークス ヴェンジ

Specialized S-Works Venge



高速になればなるほどシャープに ― 小笠原

こんな加速をするバイクは他にない ― 安井

２人共に全車の中で最高評価を与えた。「ゼロスタートはそれなりだが、中速になると一転して加速性能が非常に高くなる。高速になればなるほどシャープに加速する」（小笠原）。「64㎜のディープリムが付いたエアロロードなのになぜここまで加速がいいのか。ヴェンジ最大のナゾ。カンカンに反応するのではなく、一呼吸置いてから踏んだ以上にシュン！とスピードが伸びる。こんな加速をするバイクは他にない」（安井）と、伸びの良さを高評価。

POINT
- Yasui - 80点
- Ogasawara - 85点

RANKING 4th



キャノンデール・スーパーシックス エボハイモッドディスク

非常にスムーズでレベルが高い ― 安井

４位はスーパーシックスエボ。安井は75点と高評価だが、小笠原は65点を付けた。「純粋な加速性能ではヴェンジよりわずかに劣るものの、非常にスムーズでレベルは高い。前作のような刺々しさがなくなり、ペダリングしやすくなったこともポイント」（安井）。「わずかなウィップがあり、パワーを一瞬ためてから加速に変換する。重いギヤで踏むより回転で加速させた方が効率的なバイクという印象」（小笠原）。

POINT
- Yasui - 75点
- Ogasawara - 65点

RANKING 2nd



ルック・795ブレードRS

一気に高速域まで持っていける ― 安井

同点２位は795ブレードRS。２人とも高評価だが、「かなり剛性が高い。低速から高速まで反応がダイレクトでトップスピードまでの到達が早い」（小笠原）、「適度なしなやかさで加速させやすい。加速力自体はヴェンジよりやや劣るが、ペダリングフィールはこちらの方が好みで、ペダルを回しやすいというメリットを使って一気に高速域まで持っていける」（安井）と、剛性感に関しては真逆のコメントに。その理由はP.60で。

POINT
- Yasui - 70点
- Ogasawara - 85点

RANKING 2nd



スコット・アディクトRC20

タイムラグなし。すさまじいダイレクト感 ― 小笠原

２位はアディクト。小笠原はヴェンジに次ぐ80点を、安井は75点を与えた。「ダイレクト感がすさまじく、タイムラグなく加速してくれる。ケイデンスや速度域に関わらず最高レベル」（小笠原）。「わずかなしなやかさを残しながらスカッと加速する。軽やかで滑らかで、ディスクブレーキ特有のネガがかなり少なく、ディスクロードの進化を実感。高速での爆発力もヴェンジには劣るが、コンセプトを考えれば当然だろう」（安井）。

POINT
- Yasui - 75点
- Ogasawara - 80点

TEST 01

［加速力］

ロードバイクスーパーテスト

体型も脚質もペダリングも違う。だから評価に差が出る。

ACCELERATE

RANKING 6th



デローザ・メラク

スパイシーなのにクリーミー
── 安井

同率6位はメラク。小笠原は「ウィップを感じないほど硬く、スピードに乗せづらい。ケイデンスも上げにくく加速がしにくかった」と及第点だが、安井は「硬いが剛性感の表面の一層にゴムのような弾性帯があり、それによって脚当たりと加速を両立している。シャキッとしているのにマイルド。スパイシーなのにクリーミー。上質なリムブレーキ車のようなバランス。加速が一番気持ちよかったのはこれ」と絶賛、高得点を付けた。

POINT

- Yasui -	- Ogasawara -
75点	60点

RANKING 6th



コルナゴ・V3-RS ディスク

高速域では大入力に対してしっかり進む ── 小笠原

小笠原が70点と高く評価したコルナゴ・V3-RSが6位。「低速ではさほどいい印象がなかったが、高速域での加速は良好で、大入力に対してしっかり進んでくれる。スプリントをしてもタレにくい」（小笠原）、「低速域では重厚感に支配され、スカッと加速するのは不可能。しかし中〜高速域では一転、加速が驚くほど軽やかになる。この二面性が面白い」（安井）と、低速より高速での加速力が評価された。ウィリエールとは逆だ。

POINT

- Yasui -	- Ogasawara -
65点	70点

RANKING 4th



ウィリエール・ゼロSLR

低速域や登坂路での反応は非常にいい ── 安井

キャノンデールと同点の4位。「低速からの加速はかなり良かったが、高速域での伸びは驚くほどではなかった。フレームの剛性の問題というより、エアロ的なものではないかと推測」（小笠原）、「ヴェンジほどの高速域での伸びはないものの、低速域や登坂路での反応は非常にいい。キレッキレではなく、スッスッという上質な加速。脚当たりも良好で剛性バランスがいい」（安井）と、2人共高速より低速域での加速力を評価。

POINT

- Yasui -	- Ogasawara -
75点	65点



RANKING 10th



ピナレロ・ドグマF12

パワーをたたき付ければドカンと加速する ― 安井

安井65点、小笠原60点でドグマF12が10位だが、「非常に評価が難しい。実直・剛直に硬いので、パワーをたたき付ければドカンと加速する。アンダーパワーなら踏み切れないので点数は低くなるが、パワーがあるライダーが乗れば高評価になるはず」（安井）、「低速域ではモタッとした印象。高剛性かと思いきや想像以上にウィップが出ており、スプリントでも思ったほど伸びず」（小笠原）と、これもインプレッションが正反対に。

POINT

- Yasui -	- Ogasawara -
65点	60点

RANKING 8th



キャニオン・アルティメットCF エボディスク10.0LTD

踏むより回す方が合っている ― 小笠原

BH・G8と同じ130点で8位となったキャニオン。合計点だけでなく、小笠原55点、安井75点という配点までまったく同じ。今回は2人の走り方の違いで評価に差が付いた。「筆者の体重・パワーではどんな踏み方でも加速良好。クッとしなってヒュンと加速するという理想的なしなやかさ」（安井）。「パワーをかけるとフォークとリヤエンドが別々に動いているような印象。ドカンと踏むより、回す方が合っている」（小笠原）。

POINT

- Yasui -	- Ogasawara -
75点	55点

RANKING 8th



BH・G8プロ

ソフトすぎずアルデンテな感じ ― 安井

安井が75点、小笠原が55点と大きな差が付いたG8が8位。「しなやかさ、一体感、気持ちよさといったファジーな性能と加速性能をうまく両立させており、シャープに加速させることができる。踏みやすいがソフトすぎず、アルデンテな感じ」（安井）、「低速では悪くなかったが、高速域ではフレーム後半のウィップを加速につなげることができなかった」（小笠原）と、これも評価が分かれた。ペダリング特性やパワー域が原因だろう。

POINT

- Yasui -	- Ogasawara -
75点	55点

CRUISE

平坦巡航性

フレームの動力伝達性に加え、バイク全体の空力性能も大きく影響する高速巡航性。
加速力に続き、またしてもヴェンジが1位という結果に。



やっぱり1位はコレだった。1年前のリード、縮まらず。

RANKING 1st

スペシャライズド Sワークス ヴェンジ

Specialized S-Works Venge



まるでeバイクのよう。とにかく速い ― 小笠原

絶妙な剛性感と空力性能のタッグが最強 ― 安井

加速性能に続き、平坦巡航性能でもヴェンジが１位となった。２人共全10台中最高得点を付けている。「高速域になると、挙動やペダリングを含めて軽さを感じられる。上死点から踏んだ瞬間、まるでeバイクのように伸びる。とにかく速い」（小笠原）。「ヴェンジ最大の見せどころ。CFDと〝ウィントンネル〟を駆使して煮詰めに煮詰めた空力性能は最高レベルで、ペダリングを誘うようなフレームのウィップと相まって高速維持が非常にしやすい」（安井）

POINT - Yasui - 80点 / - Ogasawara - 85点

RANKING 2nd



ルック・795ブレードRS

ペダリングが軽く スピード維持が楽 ― 小笠原

795ブレードRSが２位。「ペダリングがかなり軽くスピードの維持が楽。そのぶん横風に対しては弱い。フレームが硬いので高速を長時間維持できるかどうかはライダーのレベルによる」（小笠原）、「高速巡航性はかなり良好。ヴェンジ同様、フレームの空力性能に加えて、独特のペダリングフィールによるところも大きい。一定パワーで踏み続けやすい」（安井）と両者とも高評価だが、剛性感に関しては正反対の印象になった。

POINT - Yasui - 70点 / - Ogasawara - 75点

RANKING 3rd



キャノンデール・スーパーシックス エボハイモッドディスク

エアロロードレベルの 高速巡航性能 ― 安井

万能ロードながらスーパーシックスエボが上位に入った。２者とも優れた空力性能を高く評価している。「フレームの空力性能なのか、高速になればなるほどバイクの空気抵抗が少なくなり、高速域での走りの軽さを感じた。ハンドルまわりの形状も効いているのかもしれない」（小笠原）。「万能ロードとしてはハイレベル。さすがにヴェンジには劣るが、エアロロードと言ってしまっていい高速巡航性能を持っている」（安井）。

POINT - Yasui - 75点 / - Ogasawara - 65点

RANKING 3rd

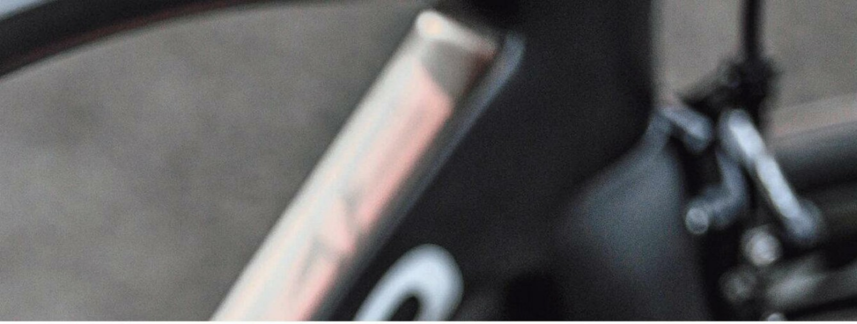


スコット・アディクトRC20

スピードが伸びて 高速を維持しやすい ― 小笠原

２人がそろって70点を入れたアディクトRCがエボと同点の３位に。「パリッとした乾いた剛性感の自転車はおしなべて伸びがイマイチなものだが、アディクトはフレーム全体の剛性コントロールが優れているのか、スピードが伸びて高速を維持しやすい」（小笠原）。「このまろやかなペダリングフィールと純粋な動的性能の見事な両立は感嘆に値するレベル。剛性感が優しいため、疲れても速度が落ちにくいのもいい」（安井）

POINT - Yasui - 70点 / - Ogasawara - 70点



TEST 02

［平坦巡航性］

CRUISE

RANKING 5th



ウィリエール·ゼロSLR

非エアロながら巡航性は望外にいい ── 安井

ゼロSLRがコルナゴと同得点で５位に入った。「昔ながらのオーソドックスな形状のためか、時速40km台に入るとエアロロードのような巡航性はなかった。しかしウィップの戻りが自分のペダリングと合い、高速域で脚を回しやすかった」（小笠原）。「エアロロードではないのに巡航性は望外にいい。ヴェンジほどではないものの、ケーブル内蔵が効いているのか？　絶妙なペダリングフィールも相まって高速維持がしやすい」（安井）

POINT
- Yasui - 70点
- Ogasawara - 65点

RANKING 5th



コルナゴ·V3-RS ディスク

負荷をかけると真価が発揮される ── 小笠原

「時速20km台だとバイクが流れてくれず、30km台後半を超えてスピードが上がれば上がるほど走りやすくなってくる。ある程度負荷をかけていないと真価が発揮されない。スピード域が高いところで走るバイク」（小笠原）、「巡航性能はハイエンドバイクとして平均点。ここも加速力同様、低速より高速になった方が巡航性が高くなるように思える。高速域に絞って仕立てられたような形跡あり」（安井）と、高速域に特化したという印象は共通。

POINT
- Yasui - 65点
- Ogasawara - 70点

RANKING 7th



キャニオン·アルティメットCFエボディスク10.0LTD

登坂専用ではなく万能に使える巡航性 ── 安井

ピナレロ同様、２人が65点を付けたキャニオンが同率７位。ただ２人の脚質の差によって印象が変わった。「時速30km台の巡航性は良好。横風に対しても強い。40km台になると剛性が不足するのか、ペースを上げづらかった。そのぶん脚は残りやすいかも」（小笠原）。「軽量バイクだが巡航性能も全然悪くない。登坂専用ではなく万能に使えるが、パワーや体重があるライダーが乗ると評価が変わりそうな繊細な剛性感ではある」（安井）

POINT
- Yasui - 65点
- Ogasawara - 65点

RANKING 7th



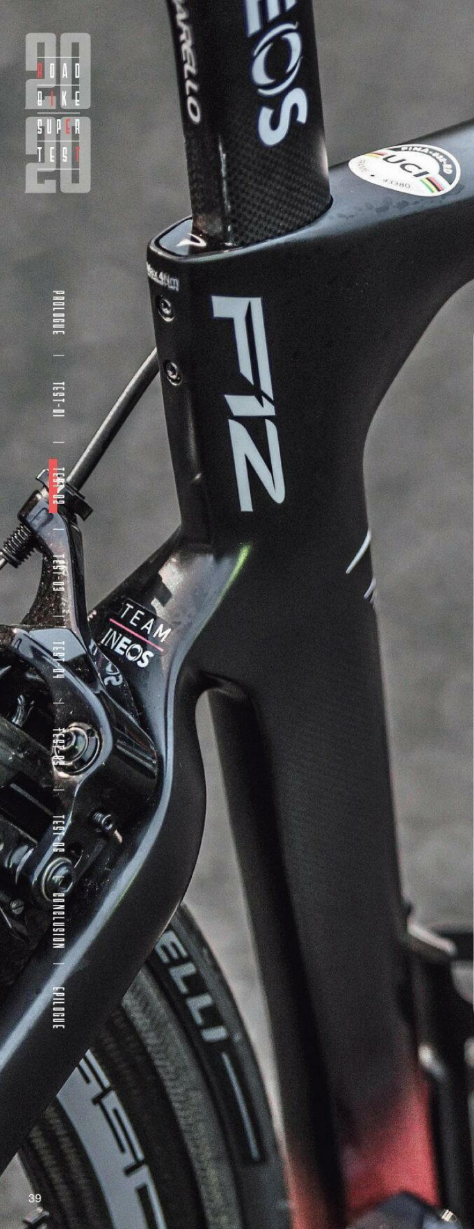
ピナレロ·ドグマF12

一定ペースでの高速維持で性能が生きる ── 小笠原

２人共が65点を入れたドグマが７位。しかしコメントの内容には大きな乖離が見られた。「思った以上にウィップが出たため、リズムをとりやすく、同じ回転数で淡々と回しやすい。スピードの上下がさほどないシーンで性能が生かせる」（小笠原）。「純粋なエアロロードを持たないピナレロだけに、フレーム自体の空力性能はかなり高そう。ただ、あまりに想定脚力が高すぎて、フレームの剛性感を使いこなせない」（安井）

POINT
- Yasui - 65点
- Ogasawara - 65点

作り手が想定した脚力はどこか。数値評価は難しい。



RANKING 9th



BH·G8プロ

時速40km以下ならウィップを生かして軽く走れる ― 小笠原

安井は70点と高評価だが、小笠原は55点を付けて伸び悩んだ。「高速巡航性もハイレベル。さすがにヴェンジほどではないが、ハイエンドバイクとして平均点より明らかに上だ」という安井の印象に対し、小笠原は「時速40km手前まではウィップを生かして軽く走れるが、40kmを超えるとペダルがやや重くなる印象。30km台までの中速巡航はしやすいバイク」とコメント。常用パワー域や速度域によって印象が大きく変わるようだ。

POINT

- Yasui - 70点

- Ogasawara - 55点

RANKING 10th



デローザ・メラク

一定ペースで無心になって走れる ― 安井

安井が65点、小笠原が55点。エアロ要素がないモデルなので仕方ないところ。ハンドルが高かったことが悪影響を及ぼした可能性も大きい。「点数としてはヴェンジに劣るが、ペダリングフィールがいいからか印象は非常にいい。ずーっと一定ペースで無心になって走れる自転車」(安井)、「高速域ではエアロ効果が感じられず、常に力を出して踏んでいないとスピードが維持できなかった」(小笠原)と、剛性感の印象も分かれた。

POINT

- Yasui - 65点

- Ogasawara - 55点

USABILITY

ユーザビリティ

バラしやすい。組みやすい。
交換しやすい。クルマに積みやすい。
それらも立派なバイク性能だ。

乗って走らせるだけが自転車ではない。快適で効率的なライドのためにはポジションを最適化させるフィッティングが不可欠。加えて、パーツのアップグレードや組み替え作業、フレームを裸にしてのオーバーホール、飛行機での移動を含む輪行、車への搭載等、バイクを〝いじる〟機会も少なくない。

ここでは、フレーム内部へのアクセス性や、パーツの互換性も含めて、各モデルのユーザビリティをポイント化。いじりやすさを鏑木が比較した。



TESTER
鏑木 裕 | Yutaka Kaburagi
CX&XCOチーム、AXのメカニック兼マネージャー。レース現場でバイクをメンテし続ける。本誌では巻末でカブラボを連載中。

RANKING 1st

キャノンデール・スーパーシックスエボ

cannondale supersix evo



空力と作業性、そして互換性を高レベルで融合

エアロモデルであるシステムシックスで得たノウハウが還流されているだけのことはあり、スーパーシックスの作業性やパーツ互換性は高レベルである。そのような優れた作業性を維持しながら、ケーブル類をほぼ外から見えないようにヘッドまわりへ内蔵しているのは大きな魅力となるだろう。



●ハンドルバーから出たケーブル類は、ステムの下を経由する。この部分はプラスチック製のカバーで覆われるため、ステムの交換やヘッドスペーサーの入れ替えも容易



●汎用ステム＋機械式変速の場合、シフトワイヤはダウンチューブ上面からフレーム内へ入ることになる。今回のコクピットは純正品だったので、キャップでカバーされていた



●ヘッドチューブ前側に空けられた穴から、ケーブル類がフレーム内部へと入る。ヘッドエリア内部のスペースも余裕があるため、オイルラインも長めにしておくことが可能だ

RANKING 2nd

スペシャライズド・Sワークスヴェンジ



ヴェンジの“強さ”はエアロ性能だけじゃなかった

本誌空力テストで走行面での優位性が立証されたヴェンジであるが、メンテナンス性においても犠牲が少ないことが分かった。とりわけハンドルバーの固定角度に制限がないのは、実は大きなメリットで、箱詰め輸送するときなどもコンパクトにまとまる。ただし、変速は電動のみの対応だ。



●ステム下を這わされたケーブル類は、ヘッドチューブの前方側からフレーム内部へと導かれる。ステム部はプラカバーで覆われる構造のため、交換もスピーディに行える



●プレスフィット30に準じたBBシェル口径。ベアリングが収まるカップを外せばφ46mmの開口部ができるので、Di2用のジャンクションなどの出し入れもしやすい



●ヘッドスペーサーは軟質な樹脂製。広げることで着脱可能となっており、スペーサーの枚数入れ替えやステム固定位置の上下調整なども容易となっている

RANKING 3rd

ルック・795ブレードRS



外回しされたケーブル類が、作業効率を大幅アップ

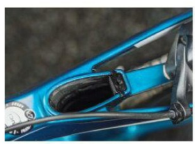
フォークコラムの形状が特殊なため、専用ステムを組み合わせることが前提となってはいるものの、ハンドルまわりのケーブルを無理に内蔵させず高ポイント。さらにBBシェルの口径が大きいため、Di2用の電装ケーブル類などはフレーム内に入れやすい。メカニックフレンドリーだ！



●専用のステムは、フォークコラムの形状に応じて、クランプ部分が小判状になっている。サイズ展開は限られるものの、レーシーなポジションを取るのには問題ないだろう



●小判断面のフォークコラムの側面エリアは、ケーブルの挿入口となっている。この穴が大きいので、ケーブルやオイルライン（ディスクモデルの場合）の交換もしやすい



●極端な扁平形状のシートポストは、後方から臼で押して固定される。この臼は脱落しないため、ポスト着脱もストレスにならない。電動変速用のバッテリー交換も容易になる。

USABILITY

［ユーザビリティ］

RANKING 4th

スコット・アディクトRC20

31.8㎜径コラムながら、独創的にケーブル内装化



一般的な28.6㎜径よりも太い、31.8㎜径コラムを採用しているのが特徴。ステムの選択肢は限られるが、ヘッド＆フォークの剛性アップには大きな効果を発揮する。ステムのクランプ部にケーブルを通す〝割り〟を入れるなど、メンテナンス性にも配慮される。



●ケーブル類はステム上面を経由した後、ヘッド部からフレームへ。これらは樹脂製のカバーで覆われる。ステム交換も容易になるよう工夫され、メンテナンス性はまずまず



●BBシェルは、BB86規格を採用。BB裏にはワイヤ用のケーブルリードは露出せず、フレーム内に入った変速ワイヤは、そのまま前後ディレーラー部へと導かれる



●RDハンガーは、右エンド部に差し込まれて固定される。このように外すことで開口が大きくなるので、難儀しがちなシフトケーブル交換作業もスムーズに実施できる

RANKING 5th

コルナゴ・V3-RSディスク

特殊形状のD断面コラムでオイルラインを内蔵



ミニマムなスペースでブレーキ用オイルラインを内蔵させているのがコルナゴ。D断面のフォークコラムは、ヘッド部の仕上がりのスリム化を実現する。対して、シフトケーブルは機械式の場合は外回しを採用し、アウターの湾曲がタイトになってレバータッチが悪化することを防いでいる。



●ステム下を通るオイルラインは、組み付け後にプラスチック製のカバーで覆われる。フォークコラムはD断面を採用し、ヘッド前方への出っ張りを解消した



●機械式変速では、ダウンチューブ上面からワイヤが入る。アウターケーシングの曲がりが緩やかになるので、レバータッチは軽快。電動の場合はヘッド部への内装化も可能



●BBシェルは、現在の定番とも言うべきBB86規格。BB30系に比べると外観上のボリュームが抑えられるので、重量面ではやや有利に働くはずだ

RANKING 6th

キャニオン・アルティメットCFエボ ディスク10.0 LTD

電動変速専用&オイルライン外回しで、軽く小さく



軽さと作業性を優先させると、ケーブル類は外を回すことになる。それをよく表しているのがキャニオンだろう。ステム〜ヘッド部のオイルラインを露出させることで、ステムやヘッドエリアのボリュームを最小化。電動変速専用のため、フレームに空けられる穴も小さく抑えている。



●背面からイモネジで固定するステム。凹凸がないだけでなく、ボリュームも小さい。ヘッド部には、Di2で組む際に使用する穴が、これまた最小限に開けられている



●シートチューブにも、Di2ケーブルを出すための穴が開けられている。今回は、ワイヤレス式のスラム・フォースAXSが組み合わされていたため、この穴は使用されなかった



●BB裏には、電装ケーブルやオイルラインを通す際に便利な窓が開けられている。ここからフレーム内へカギ状の工具を入れて、引っ張り出すことも可能だ

RANKING 7th

BH・G8プロ

リムブレーキ仕様もACR採用でケーブルを内蔵



FSAのACRを採用することで、ケーブル類を内蔵したのがG８プロ。今回試乗したリムブレーキバージョンでも、リヤ用のアウターケーシングはステム〜ヘッド部の中を通る。スタイリッシュではあるものの、ステムの選択肢が限られるうえ、ステムの交換も容易ではない。



●ハンドルバーとステム内を通ったケーブルは、フォークコラムに沿うようにフレームへと入ってゆく。ステムを交換するには、いったんケーブルを抜かなくてはならない



●ブレーキは、希有な存在とも言えるダイレクトマウント仕様。写真のリヤブレーキでもシートステーとの一体感が生まれ、わずかではあるが空力面でも有利に働く



●BBシェルの規格は、大口径＆幅広なBB386EVO。その裏にはワイヤリードが設けられ、機械式変速の場合はインナーケーブルがBB裏でいったん外に出る

RANKING 8th

デローザ・メラク

組みにくいしフィッティングしにくくても許せ！



デローザもまた、ヘッドまわりにFSAのACRを採用している。最小スペースでケーブル完全内装化を実現できるため容姿偏差値はググッと上がるが、作業性は良好とは言いにくい。ハンドルを下げるにはコラム切断が必須となるので、ポジションが煮詰められた者のみが所有を許される。



●フロントブレーキのオイルラインは、コラム上端プレッシャープラグ部からフォーク内へ入る。ハンドル固定位置を上下できる幅は極めて少ない。というより、ほぼない



●リヤブレーキやシフトケーブルは、コラム前部からフレームへ入る。機械式変速の場合、ケーブルの曲がりがタイトになりがちなので、組み付けには気を遣うだろう



●BB86シェルの裏側を見ると、かろうじて水抜き穴があるのみ。組みにくいとはいえ、油圧ディスク＋カーボンフレームだからこそ実現できるのがケーブルの完全内装化だ

RANKING 9th

ウィリエール・ゼロSLR

ヘッドスペーサー交換時にはフロントブレーキを着脱すべし



軽量ディスクロードで、いち早くケーブル類の全内装を実現したのがゼロSLR。軽さを追求するため、ヘッド部のボリュームは最小限に抑えられ、ヘッド内部にオイルラインなどの余剰を収めるスペースも限られる。このため、ヘッドスペーサーの着脱にはフロントブレーキの着脱が必須となる。



●軽さとスタイルが優先された感のあるヘッド部。狭いスペースにオイルラインと変速ケーブルを通すことになる。フロントブレーキ用オイルラインは、長さが決め打ちに近い



●シートポスト固定部も、外観を太くすることなくボリューム最小限で、この出っ張りの中に臼が収まる。シートポストを外しても、臼が脱落しないのはユーザーフレンドリー



●エンドは、前後ともにスピードアクスル対応。マヴィックのアクスルを使うことで、軸が脱落することなくホイールを着脱できる。アクスルのネジ山に汚れが付くこともない

TEST 03

USABILITY

［ユーザビリティ］

RANKING 10th

ピナレロ・ドグマF12

事実上の専用ステム&専用ハンドルで邁進!



ボリューミーなヘッド&ステムの側面エリアから、ケーブルをフレーム内へ引き込むのがドグマF12。汎用ステムを無理矢理装着できなくはないが、事実上の専用設計となる。しかもハンドルバーはステムと完全一体なので、取り付け角度の調整も不可能。そういった意味でも上級者向き。



●ステム内部を通ったケーブル類は、側面に開けられた穴を経由して、そのままフレームに入る。ステム（ハンドル）交換はケーブルを抜くため、作業性が高いとは言えない



●ハンドルとステムは一体式。ヘッド部分を含め、凹凸のないスムーズな曲面で構成される。ハンドルの固定角度は調整できないので、ブラケットの固定位置が重要になる



●70mm幅のイタリアン規格のBBシェル。安価なBB部品は流通していないが、ドグマユーザーには関係ないだろう。ワイヤ引きの場合、BB裏にシフトケーブルが通る

	ステム／ヘッド				ハンドル部			BB部		変速系	シート部	そのほか加減点	トータル
	ヘッドスペーサー調整	ステム交換のしやすさ	純正ステムバリエーション	汎用ステムの可否	角度調整	ハンドルバリエーション	ハンドル部組み付けやすさ	BB裏開放窓	BBシェル規格	ワイヤ対応か	ポスト固定方式		
キャノンデール	0	0	8	10	5	7	0	5	4	6	0	5	50
								キャップ式	BB30			スピードリリース対応	
スペシャライズド	0	0	8	10	10	10	0	0	4	0	0		42
								密閉	OSBB	電動のみ			
ルック	6	10	0	0	5	10	0	0	4	6	0	-6	35
									BB386EVO			一部パワーメーターとの相性に難あり	
スコット	0	0	2	2	0	7	-6	0	0	6	4	5	20
				31.8mm径コラム用のみ				密閉	BB86			リヤシフトケーブルが通しやすい	
コルナゴ	0	0	0	6	5	0	0	0	0	6	-4		13
	D断面コラム							密閉	BB86				
キャニオン	10	-10	-4	6	-10	0	0	5	0	0	0	4	1
	オイルライン外								BB86	電動のみ		汎用丸シートポスト	
BH	-10	-10	8	2	0	4	-6	0	4	6	0		-2
	ACR	ACR		ACR	ACR	ACR	ACR	ワイヤリード	BB386EVO				
デローザ	-10	-10	8	2	0	4	-6	0	0	6	-4	5	-5
	ACR	ACR		ACR	ACR	ACR	ACR	密閉	BB86			スピードリリース対応	
ウィリエール	-5	-10	-6	6	-5	0	-6	0	0	6	0	5	-15
	スペーサー着脱にFブレーキの着脱を伴う								BB86			スピードリリース対応	
ピナレロ	0	-10	-6	0	-5	0	-6	0	0	6	0		-21
				ケーブル位置のため				ワイヤリード	イタリアン				

●一般ユーザーへどれだけ寄り添われているかを、左にある項目に応じて加点減点方式で採点した。ただし、大切なのはトータルのポイントよりも、どの項目に重きを置くかということ。例えば部品交換などをショップに任せるのであれば、作業性の優劣はさほど重要ではなくなる（ただし工賃へ反映される場合もある）。



SPEC. リム高／35mm　リム内幅／18mm　対応スプロケット／シマノ、スラム、カンパニョーロ　前後セットカタログ重量／1439g（リムモデル）、1435g（ディスクモデル）

リム・ディスク共に完成度高し。これぞ隠れた名品。── 安井

どんなフレームでも性能を100％引き出す。当たり前のようでいて、それができるホイールはかなり少ない。DTスイスのPRC1100はそんな貴重な一本だ。派手さはないが全項目が優秀で、しかも絶妙なしなやかさがあり脚に優しい。硬くなりがちなディスクブレーキ用も、リムブレーキ用のようなマイルドさが残っており走らせやすい。

バイク全体を包むしなやかさが使いやすい ── 小笠原

どんな種類のバイクに装着しても「ホイールが主張しない」という点でこのホイールの完成度の高さがうかがえる。特に感じられるのは、ねじれ剛性の剛性バランスと、ねじれた後の変形の戻りのスピード加減の良さがバイクやライダーを選ばない理由だろう。一撃必殺のような尖った部分は見当たらないが、トータルバランスに優れた一本。

TOPIC

スーパーテストで使用したテストホイール

DTスイス・PRC1100ダイカットをインプレッション！

DTスイス・PRC1100ダイカット35　RIM&DB

前後セット価格／33万6000円（税抜・PRC1100ダイカット35）、33万9000円（税抜・PRC1100ダイカット35db）

バイクの評価に最適な高性能ホイール

ホイールでバイクの印象は激変する。トータルで設計されたメーカー完成車ならばそれでもいいが、フレーム販売モデルだと、付いているホイールで評価が左右されることになる。今回、テストチームはニュートラルホイールとしてDTスイスを用意した。



photo◉小見哲彦

結果発表

作業性やフィッティングへの対応性、パーツ互換性などを総合判断すると、キャノンデールスーパーシックスエボが優れていることが分かった。スペシャライズドを含め、大手完成車メーカーは、ユーザビリティへの配慮も怠らないということなのだろう。ただし、多くを求めるほど横並びの没個性化を招きかねないのも現実。小規模メーカーは組みにくさを承知で、あえて突出した個性を選択することで、存在感を出しているとも言えるだろう。

配点項目

●ヘッドスペーサー調整具合

分割スペーサー式：**0**
下げるのに難あり：**-10**
一般スペーサー式：**+6**

空力の追求とともに、最新の上位モデルではハンドル～ヘッドまわりのケーブル内装化が進んでいる。この場合、ステム下ヘッドスペーサー数を減らしてハンドル位置を下げることが簡単にできないケースもある。

●ステム交換作業性

カバー着脱式：**0**
ケーブル類ステム中通し：**-10**
すぐにできる（ケーブル外）：**+10**

ステム内部にケーブル類が通されていると、ステムを交換するためにケーブル類を一旦外さなくてはならない。ディスクブレーキ用のオイルラインも外さなくてはならないので、作業時間が長くなる。

●純正ステムバリエーション

90～120㎜：**0**
短いステムが用意されている：**+4**
長いステムが用意されている：**+4**
角度も選べる：**+4**
ハンドル一体で選択肢が少ない：**-6**

純正ステムの突き出し寸法や角度の多様性は、ポジション出し（フィッティング）において重要な要素。複数加点となっている。

●汎用ステムの可否

汎用ステムが使用可能（無制限）：**+10**
汎用ステムが使用可能（固定位置やヘッドパーツ交換を要するなどの制限あり）：**+6**
汎用ステムが使用可能（加工が必要）：**+2**
汎用ステムが使用不可：**0**

純正以外のステムが組み合わせられると、さらに細かなフィッティングが可能となる。近年のエアロ系ロードバイクでは、ハンドルまわりとフレーム（ヘッドまわり）をひとつのシステムとして統合させているモデルも増え、汎用ステムが装着できなかったり装着しにくい場合がある。

●ハンドルの角度調整（送りしゃくり調整）

可能（ほぼ無制限）：**+5**
可能（制限あり）：**0**
不可：**-5**

ハンドルの取り付け角度が変えられるかどうか、とりわけ脚力の乏しいライダーにとって重要。しゃくることで、上半身のアップライトな姿勢を取りやすくなるからだ。また、輪行／箱詰め／車載時には、極端にハンドルの固定位置を曲げることもある。

●ハンドル幅のバリエーション

幅が3種類：0
幅が4種類：＋4
幅が5種類：＋6
汎用ハンドルも取り付け可能：＋6
ステムを換えれば汎用ハンドル取り付け可能：＋3

ロードバイクでは、一般的に400～420㎜幅のドロップハンドルが用いられる。汎用ハンドルが使えると、曲がり具合を含めた選択肢が広がる。複数加点とした。

●ハンドルまわりの組み付けやすさ

ハンドル中通しなし：**+10**
ハンドル中通しあり（通しやすい）：**0**
ハンドル中通しあり（通しにくい）：**-6**

ハンドルバーの内部にケーブル類が通っていると、パーツ交換がしにくくなる。ケーブルを通す穴の位置や大きさによっては、作業時間が長くなったり、レバータッチの悪化を招きやすい。

●BB裏

BB裏密閉：**0**
BB裏開口可能：**+5**

昨今のロードバイクは、フレーム内部をケーブル類が通っているモデルがほとんど。BB裏に開口部があると、フレーム内にケーブルを通しやすいだけでなく、電動変速用のジャンクションを収めやすい。

●BBシェル規格

24mm軸専用シェル：**-10**
大径BB30/PF30系：**+4**
上記よりも大口径：**+6**
小径圧入式（BB86など）：**0**
ネジ込み式BSA：**+4**
ねじ込み式ITA：**0**
ねじ込み式T47：**+8**

BBシェルの規格は、それぞれにメリットとデメリットがある。ただし、フレーム内部へのアクセスという点においては、口径が大きいほど指や工具類を入れやすくなる。電動変速用のジャンクションも収めやすい。また、ねじ込み式のBBは、クラッキング音（カチカチ音）が出にくいというメリットがある。ただしイタリアンサイズに関しては、日本では流通部品が限られるため、作業上のメリットは見いだしにくいだろう。

●ワイヤ対応

ワイヤ変速対応：**+6**
電動変速のみ：**0**

ハイエンドモデルでは電動変速がスタンダードとなりつつあります。このため、機械式変速（ワイヤ引き）非対応のモデルも増えてきた。組み替え等を踏まえると、ワイヤ引き対応は利点となる。

●シートポストの固定方式

押し子式（臼が脱落しない）：**0**
押し子式（臼が脱落しやすい）：**-4**
バンド式：**+4**

シートポストを外した（抜いた）ときに、ポスト固定用の臼がフレーム内に脱落してしまうと作業が中断してしまう。例えばシマノのDi2仕様を飛行機に乗せる場合、シートポスト内のバッテリーを抜かなくてはならない。

●そのほか評価

良い点・悪い点に応じて**±4～6**

共通項目以外にも、バイクごとに工夫していたり制限を受けているような設計もある。ユーティリティ面や作業性において評価すべきメリットやデメリットは、内容に応じて加点減点した。

HANDLING & COMFORT

ハンドリング＆快適性

地味だが実は最も大切なハンドリング。速く走るためには必須の快適性。
ディスク化＆専用ハンドル化が進む中、これらをどうまとめるかでメーカーの実力が分かる。快適性ではあのバイクが意外な結果に……。



乗り手のスキルも求められる、一見地味だが重要な要素

ハンドリング

RANKING 1st

ピナレロ・ドグマF12

PINARELLO DOGMA F12



ピナレロハンドリング、健在！ ―― 安井

POINT

- Yasui -
75点

- Ogasawara -
75点

点数差が付きにくいハンドリングでドグマが断トツの1位に。「安定志向だがコーナーでは思ったとおりのラインをトレースできる。ピナレロハンドリング健在。絶品だ」（安井）。「ゆったりとした直進安定性が特徴。荒れた路面でも安心感がある」（小笠原）

RANKING 3rd



スペシャライズド・Sワークス ヴェンジ

このクイックさは乗り慣れた人向け ── 小笠原

ウィリエールと同点の3位はヴェンジ。「軽快だが翼断面の専用ハンドルながらここまで扱いやすいとは驚き。感覚領域におけるスペシャの煮詰め能力は非常に高い」(安井)。「かなり軽く、切れ込みやすくふらつきやすい。乗り慣れた人向け」(小笠原)

POINT - Yasui - 70点 - Ogasawara - 65点

RANKING 3rd



ウィリエール・ゼロSLR

ナチュラルで左右差なし。レベル高い ── 安井

3位はウィリエールで、ハンドリングはイタ車が上位を独占した。「専用ハンドルでの評価だが、スーパーナチュラルで左右差もなし。レベル高い」(安井)。「高速の下りでも跳ねにくく、非常に安定している。高速で左右に振っても怖さがない」(小笠原)

POINT - Yasui - 65点 - Ogasawara - 70点

RANKING 2nd



コルナゴ・V3-RS ディスク

高速での安定感がすごい ── 小笠原

2位にはコルナゴが入った。「明確な安定志向。機敏なモデルが多くなっている中で、コルナゴらしさが色濃く残る」(安井)。 「ヴェンジあたりとは対極にあるようなどっしりとした感じ。高速での安定感はすごい。まさに伝統的なレーシングバイク」(小笠原)

POINT - Yasui - 70点 - Ogasawara - 75点

RANKING 5th



スコット・アディクトRC20

コーナーで膨らむのが気になる ── 小笠原

「ハンドリングにもクセはなく、ダンシングでもコーナリングでも振り回せる。ハンドルセットの剛性感も違和感ゼロ」(安井)。「フォーク剛性かアライメントか、わずかにアンダーステア気味でコーナーで膨れてしまう。そこが唯一気になった」(小笠原)

POINT - Yasui - 65点 - Ogasawara - 65点

RANKING 5th



ルック・795ブレードRS

異形コラムだが剛性は確保されている ── 安井

「縦に細いコラム(ケーブル内蔵のため)の剛性不足を懸念したが、実際は問題なし。素直で扱いやすい」(安井)。「ハンドリング自体はものすごくニュートラル。ただフロントがやや硬く、跳ねやすいのでコーナリングでちょっと気を遣う」(小笠原)

POINT - Yasui - 65点 - Ogasawara - 65点

RANKING 5th



BH・G8プロ

狙ったラインをトレースしやすい ── 小笠原

5位には同点で3車が並ぶ。まずはBH。「クイックでもスローでもないハンドリング。クセがなく扱いやすい」(安井)。「ややゆったりとしたハンドリングで狙ったラインをトレースしやすい。これなら高速コーナリング中でも水分補給できる」(小笠原)

POINT - Yasui - 65点 - Ogasawara - 65点

RANKING 10th



キャノンデール・スーパーシックス エボハイモッドディスク

ハンドルセットの剛性感が気になる ── 安井

「他車と比較するとよく分かるが、ハンドルセットの剛性感が気になった。ダンシングや転舵でややギクシャクして微舵修正が必要になる感じ」(安井)。「ステムまわりが硬すぎてフォークとの相性が悪く、ダンシングやスラロームがやりづらい」(小笠原)

POINT - Yasui - 55点 - Ogasawara - 55点

RANKING 9th



キャニオン・アルティメットCF エボディスク10.0LTD

高速ダウンヒルに不安感あり ── 小笠原

「フォークもノーマルより軽量化されているらしいが、ハンドリング自体はニュートラル。軽さによってややヒラヒラ感が出ている」(安井)。「コラム剛性が低めなのか、ハンドリングがややプアな印象。高速の下りでバイクを振るとちょっと怖い」(小笠原)

POINT - Yasui - 65点 - Ogasawara - 55点

RANKING 8th



デローザ・メラク

やや過激だが、首尾一貫している ── 安井

「ハンドルの高さも影響してか、ハンドリングはやや過激。ただ、シャープさが首尾一貫しているので破綻はしていない」(安井)。「ハンドリング自体にさほどクセはないが、フレームの硬さからくる跳ね感があり、コーナーではやや気を遣う」(小笠原)

POINT - Yasui - 60点 - Ogasawara - 65点



快適性

HANDLING & COMFORT

RANKING 1st

BH·G8プロ



ロングライドにも最適な乗り心地 ― 小笠原

POINT
- Yasui - 70点
- Ogasawara - 75点

エアロロードながら１位となったのはG8プロ。「突き上げが少なく、BBのしなりと相まって脚に硬さが響いてこない。ロングにも最適な乗り心地」（小笠原）。「ペダル・ハンドル・サドルの３点に伝わる振動のバランスがとれており自然なライドフィール」（安井）

RANKING 4th



ピナレロ・ドグマF12

振動が尾を引かない。さすが高級車 ― 安井

「突き上げがマイルドで上質な乗り心地。このフレーム形状の効果？　ロングでも乗りたくなる」（小笠原）。「硬派なペダリングフィールから想像するよりずっと快適。高剛性フレームらしく減衰は非常に速く、振動が尾を引くことがない。さすが高級車」（安井）

POINT
- Yasui - 65点
- Ogasawara - 70点

RANKING 2nd



スコット・アディクトRC20

専用ステムながら洗練された乗り味 ― 安井

「動的性能の割には快適性が高い。跳ねにくいのでトラクションのかかりもいい。700×28Cか？と思うほど」（小笠原）。「ハンドル・サドル・ペダルの振動がどこも抑えられており減衰も速い。剛性が高そうな専用ステムでよくここまで振動特性を洗練させた」（安井）

POINT
- Yasui - 70点
- Ogasawara - 70点

RANKING 2nd



ウィリエール・ゼロSLR

マイルドでしっとりとした乗り味 ― 小笠原

「フレームの剛性は高いが、意外なほどマイルドでしっとりとした乗り味。前後の衝撃バランスも自然」（小笠原）。「どこに伝わる振動も一様にマイルドになっており、コンパクトリヤ三角車にありがちな、サドル部だけ快適というバランスの悪さがない」（安井）

POINT
- Yasui - 70点
- Ogasawara - 70点



RANKING 7th



キャニオン・アルティメットCF エボディスク10.0LTD

フレームの前と後で振動特性が違う ── 小笠原

「前後で振動の伝わり方が違う。リヤは振動の角が取れてマイルドになるが、フロントには直線的にガツガツとくる」（小笠原）。「快適性はノーマルよりいいかも。ただこの低剛性シートポスト＆ペナペナのサドルにだまされている可能性はある」（安井）

POINT - Yasui - 70点 | - Ogasawara - 60点

RANKING 5th



キャノンデール・スーパーシックス エボハイモッドディスク

コツコツとした振動を感じた ── 小笠原

「減衰スピードがさほど速くない印象。コツコツとした振動を感じた」（小笠原）。「基本的には快適性は高いが、フカッとしたサドル部に比べるとハンドルとBBには振動が伝わってくる。ペダル・ハンドル荷重になればなるほど快適性の評価は下がる」（安井）

POINT - Yasui - 70点 | - Ogasawara - 60点

RANKING 5th



コルナゴ・V3-RS

レーシングバイクとして文句はない ── 安井

「オーソドックスなフレーム形状だからか、乗り心地はそれなり。前後の衝撃の伝わり方はバランスがとれており、コントロールはしやすい」（小笠原）。「吸収性と減衰のバランスがとれており、レーシングバイクとして文句のないレベルにある」（安井）

POINT - Yasui - 65点 | - Ogasawara - 65点

RANKING 8th



スペシャライズド・Sワークス ヴェンジ

縦方向への突き上げがキツい ── 小笠原

ヴェンジの快適性も差が付いた。「64㎜ハイトにしては悪くない。タイヤの役割も大きいだろうが。DTのホイールでも乗ってみたが、フレーム自体の快適性はなかなか」（安井）。「ディープリムもあってか、突き上げが縦に硬く、低い点数を付けた」（小笠原）

POINT - Yasui - 65点 | - Ogasawara - 55点

RANKING 8th



デローザ・メラク

タイヤで調節すればもっと快適に ── 小笠原

「真下からゴッと突き上げられる印象。減衰は速いが、快適にしたいならタイヤで調節する必要がある」（小笠原）。「ビシバシくるが、異形チューブではないせいか、減衰が速いので不快ではない。個人的にはこれくらい情報がある方が楽しい」（安井）

POINT - Yasui - 65点 | - Ogasawara - 55点

RANKING 8th



ルック・795ブレードRS

形状から想像するより快適性は高い ── 安井

ルックの快適性も２人の評価が分かれた。「フロントもリヤも硬さを感じた。高剛性な作りのバイク。きれいな路面で乗りたい」（小笠原）。「フレーム形状から想像するより快適性は高い。フワフワではないものの振動をトンと伝えて一発で減衰させる」（安井）

POINT - Yasui - 70点 | - Ogasawara - 50点

CLIMB



登坂力

個性が出やすい登坂性能。さすがに軽量万能系モデルが強いが、エアロロードながらヴェンジが3位に入る大健闘。スペシャライズドの快進撃はどこまで続く？

セカンドグレードながら新生アディクトが首位に！

RANKING 1st

スコット・アディクトRC20

SCOTT ADDICT RC 20



しなやかさと鋭さの両立は稀に見るレベル ── 安井

ヴェンジのようなeバイク的な進みの軽さ ── 小笠原

セカンドグレードのフレームながら1位となったアディクト（純正ホイールは低価格アルミだったため、DTスイス・PRC1100で走った点数）。「しなやかさと鋭さの両立は稀に見るレベル。ヒョイヒョイスイスイ上ってくれる」（安井）、「ヴェンジのようなeバイク的な進みの軽さがある。ウィップはするが、しっかりとした芯もある。スピードが上下するレースにも使えるし、ヒルクライム専用車としてもいい」（小笠原）と、両者とも絶妙な剛性感を高く評価。

POINT - Yasui - 80点

POINT - Ogasawara - 80点

RANKING 3rd



スペシャライズド・Sワークス ヴェンジ

エアロロードとは思えない登坂性能 ── 安井

スーパーシックスエボと同得点の3位に入ったのはヴェンジ。エアロロードながら大健闘。「一定ペースの上りだけでなく、スプリント的な登坂もかなり良好。ただ長い上りはさほど得意ではない印象。ヒルクライムに使うならホイールを換えたい」（小笠原）。「64㎜ハイトとは思えない登坂性能。絶妙なる剛性感のなせる技だろう。軽業師のごとくヒョイヒョイと上るのではなく、重量のある車体を効率良く持ち上げている感じ」（安井）

POINT - Yasui - 75点 - Ogasawara - 75点

RANKING 3rd



キャノンデール・スーパーシックスエボハイモッドディスク

最新のハイエンド車としてトップレベル ── 安井

安井が最高点となる80点。小笠原も70点と高く評価したエボが3位に。「最新のハイエンド車としてトップレベルにある。平坦ではヴェンジが上だが、登坂ではエボが勝る。違うのは剛性感。サクサク上りたいならエボ。スルスルッといきたいならヴェンジ」（安井）。「わずかにウィップするので踏みつけるより回転させるとよく上る。同じリズムで一定のペースで回しやすい。ヒルクライムレースのような長い上りにも向く」（小笠原）

POINT - Yasui - 80点 - Ogasawara - 70点

RANKING 2nd



ウィリエール・ゼロSLR

ペダリングに対してダイレクトに反応する ── 小笠原

ゼロSLRが僅差の2位で、新世代軽量ディスクロードが上位を占める結果に。「走りが軽い。ペダリングに対してダイレクトに反応する。パワーをかけてもしっかり進む」（小笠原）。「坂ではヴェンジより上だ。上質な軽量バイクらしい軽やかな登坂性能。ディスクブレーキながら剛性バランスがよくまとまっており、ダンシングでもギクシャク感がほとんどない。ウィリエールの剛性感の煮詰め作業はいつの時代も丁寧だ」（安井）

POINT - Yasui - 80点 - Ogasawara - 75点



CLIMB

RANKING 7th



BH·G8プロ

エアロロードながら登坂も得意
── 安井

安井が75点と高く評価したG8が7位。「フレームはいかにもエアロしているが、実は登坂が得意。剛性感が絶品で、踏みやすいのでサクサク上ってくれる」（安井）。「加速性能と同じく、大負荷がかかるとやや力が逃げているような感じがある。軽いギヤで走るとよく上ってくれる。一定ペースで上る人には合っている。走り方によって評価は変わるので、順位にはこだわらず、自分との相性を考えてバイクを選んでほしい」（小笠原）

POINT
- Yasui - 75点
- Ogasawara - 65点

RANKING 5th



コルナゴ·V3-RS ディスク

あくまでレースユースを想定したバイク
── 小笠原

キャニオンと同得点（5位）となったコルナゴ。「V3-RSの最も得意な分野が登坂だろう。癖のないハンドリングによってダンシングもしやすく、軽やかに上ってくれる。いかにも軽量モノコック車らしい登坂性能」（安井）。「加速と同様、のんびり走っていると重さを感じるが、ギヤをかけて速いペースで上ると、鈍重な印象が一転し軽さを感じるようになる。ファンライドではなくあくまでレースユースを想定したバイク」（小笠原）

POINT
- Yasui - 75点
- Ogasawara - 70点

RANKING 5th



キャニオン·アルティメットCF エボディスク10.0LTD

キャニオンの技術力の高さを感じる
── 小笠原

5位はキャニオン。安井が80点と最高点を、小笠原が65点を付けた。超軽量車らしくライダーとの相性の良し悪しが出た結果だ。「重量の軽さとバランスのいい剛性感が相まって非常にハイレベル。付属するハンドルの剛性感もよく、ダンシングも自然。ホイールの軽さも大いに効いている」（安井）。「昔の超軽量バイクはペラペラのスカスカだったが、これにはそこまでの軽薄さはなく、キャニオンの技術力の高さを感じる」（小笠原）

POINT
- Yasui - 80点
- Ogasawara - 65点



新世代オールラウンダー、上位独占

RANKING 9th



デローザ・メラク

生粋のヒルクライムバイクといっていい ── 安井

安井は最高得点となる80点を付けたが、小笠原は最低点の55点。正反対の評価になった。「めちゃくちゃ軽い。生粋のヒルクライムバイクといっていいほど。フレームの硬さを生かしてサクサクと上れる。積極的に上りたいと思わせるディスクロードはまだ少ないが、これなら1時間上り続けたい」（安井）、「ペダリングが軽く反応はいいが、気持ちよく伸びていかない」（小笠原）と、軽いペダリングフィールに対して評価が分かれた。

POINT - Yasui - 80点 / - Ogasawara - 55点

RANKING 9th



ピナレロ・ドグマF12

長い上りではこの剛性感が生きる ── 小笠原

安井70点、小笠原65点と決して悪くはないものの、他車の平均点が高く下位となってしまった。「ハイパワー前提であることに変わりはないが、上りではさほど『硬くてどうしようもない感』がないのが不思議。すばらしいハンドリングでダンシングがしやすいことも一因か」（安井）。「目の覚めるようなダイレクト感はないが、長い上りやステージレース後半になるとこの半テンポスライドする感じが脚に優しくメリットになるはず」（小笠原）

POINT - Yasui - 70点 / - Ogasawara - 65点

RANKING 7th



ルック・795ブレードRS

どんな勾配でも登坂性能が悪化しない ── 小笠原

合計140点でBHと同点７位に。「ダイレクト感が高く、踏んだぶんだけしっかり進む。激坂でペダルの入力ポイントがずれても反応が悪くならず、緩斜面でも急斜面でも登坂性能が変わらない」（小笠原）。「エアロロードというコンセプトからすると意外なほどよく上る。これも絶妙なる剛性感のたまものだろう。ペダリングのリズムがピタリと合って一定ペースでストレスなく上れる。かつての名車595をほうふつとさせる剛性感」（安井）

POINT - Yasui - 70点 / - Ogasawara - 70点

LINE UP & GEOMETRY

ラインナップとジオメトリ

自転車の良し悪しは動的性能だけでは決められない。ラインナップやジオメトリも評価軸に加えなければならない。ここではラインナップの充実度（販売形態やカラーなど選択肢の多さ）とジオメトリ（フレームサイズの多さや各部の数値）を総合的に判断し安井が採点する。

評価方法

ラインナップやジオメトリの良し悪しは明確に数値化することが難しいため、５段階の５つ星評価とし順位を付けた。総合ランキングのために、それぞれに－20〜＋20点を配点、それを総合点に加える。

★★★★★ ＝ 20点
★★★★☆ ＝ 10点
★★★☆☆ ＝ 0点
★★☆☆☆ ＝ -10点
★☆☆☆☆ ＝ -20点

GEOMETRY

A ＝シートチューブ
B ＝トップチューブ
C ＝シート角
D ＝ヘッド角
E ＝ハンガー下がり ＝BBハイト
F ＝チェーンステー長
G ＝フロントセンター
H ＝フォークオフセット
I ＝ヘッドチューブ長
J ＝リーチ
単位：mm（C、Dを除く）



絶賛に値するジオメトリと豊富な商品構成

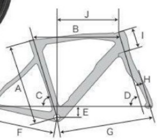
RANKING 1st

ピナレロ・ドグマF12
PINARELLO DOGMA F12

POINT ★★★★★



リムブレーキのF12とF12ディスクの他、約100g軽量化されたF12XライトとF12Xライトディスク、計４種類ものフレームが用意される。F12には12種類ものカラーがあり、カラーオーダーにも対応（Xライトのカラーは２種類）。デュラエースDi2仕様の完成車もあり（Xライトはフレーム売りのみ）、ホイールはフルクラム・ウインド400。ホイールアップグレードプログラムなるものが用意されているためハイエンドホイールへ変更も可能だ。ジオメトリは絶賛に値するもの。金型が必要なカーボンフレームながら、サイズはなんと13種類もある。スチールフレームでもここまでのサイズ展開をしているモデルはほとんどない。さすがはイタリアと言いたくなるすばらしい設計思想。フレーム価格は70～90万円と高価だが、それも納得のラインナップ＆ジオメトリである。



SPEC

サイズ●42SL、44SL、46.5SL、47、50、51.5、53、54、55、56、57.5、59.5、62　フレーム●カーボン　フォーク●カーボン　メインコンポ●シマノ・デュラエースDi2　ホイール●フルクラム・ウインド 400 DB　ハンドル●モスト・タロンウルトラ　カラー●イネオス、ウラノス、他全12色　カタログフレーム重量●820g（塗装前）

GEOMETRY

サイズ	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
42SL	415	498	74.4°	69.15°	67	406	564	43	94	348.9
44SL	435	503	74.4°	70°	67	406	564	43	99	354.3
46.5SL	455	515	74.4°	70.5°	72	406	573	43	104	364.8
47	455	525	74°	71.4°	72	406	575	43	114	370.5
50	480	525	74°	71.4°	72	406	575	43	109	372.1
51.5	495	535	73.7°	72°	72	406	577	43	114	378
53	510	545	73.7°	72.5°	72	406	583	43	123	383.3
54	520	550	73.4°	72.8°	72	406	583	43	131	385
55	530	557	73.4°	72.8°	72	408	590	43	142	388.8
56	540	565	73°	73.2°	72	408	591	43	149.5	390.7
57.5	555	575	73°	73.7°	72	408	596	43	163	396.7
59.5	575	587	72.4°	73.4°	67	408	605	43	199	393.3
62	615	620	72°	73.4°	67	411	633	43	239	410.1

RANKING 2nd

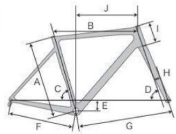


POINT

サイズは豊富で リムブレーキも用意される

コルナゴ・V3-RSディスク

ディスクブレーキとリムブレーキの2タイプを用意する。販売形態はフレームセットのみ。モノコックフレームながらフレームサイズは8種類と豊富。しかもシート角、ヘッド角、チェーンステー長、ハンガー下がりなどは各サイズ間で細かく調整されており、さすがはイタ車というジオメトリだ。リーチの伸び方はややいびつだが、逆転はしていない。サイズが多いので仕方ないところだろう。カラーは4種類が用意されており、ハイエンドらしく見た目の選択肢も多い。フレーム形状はそのままに素材を変更して価格を下げた下位モデルV3もある。



SPEC

サイズ●420S、450S、480S、500S、520S、540S、560S、580S　フレーム●カーボン　フォーク●カーボン　ハンドル●オリジナル　ステム●オリジナル　カラー●RAWB、RZGR、RZRD、RZBW、全4色　カタログフレーム重量●非公表

GEOMETRY

サイズ	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
42S	420	501	75.5°	70.6°	67	408	580	—	113	368
45S	450	514	75°	71°	70	408	580	—	114	375
48S	480	526	74.5°	71.5°	71	410	581	—	117	380
50S	500	537	74°	71.6°	72	410	588	—	132	382
52S	520	549	73.57°	71.9°	72	410	593	—	151	384
54S	540	565	73.1°	72.5°	72	414	599	—	168	390
56S	560	579	73°	72.9°	72	414	607	—	175	400
58S	580	593	73°	73.1°	72	414	619	—	193	408

RANKING 2nd

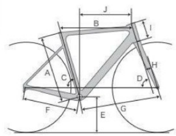


POINT

ラインナップにも ジオメトリにも不満なし

デローザ・メラク

フレームはディスクブレーキとリムブレーキの2種類で、ディスク版には完成車が用意される。フレーム価格+19万円で油圧ディスクの12速コーラスとフルクラム・レーシング7DBが付くという、なかなかお買い得感のある価格設定だ。FSAのACRを採用しているためステムとハンドルには制限があることに注意。デローザらしく美しいカラーは3種類用意され、完成車でも全カラーが選択可能。フレームサイズは7種類と少なくはない。公表されていない数値も多い（フォークオフセットやヘッド角など）が、欠点の少ないジオメトリだと言える。



SPEC

サイズ●43、46、48、50、52、54、56　フレーム●カーボン　フォーク●カーボン　メインコンポ●カンパニョーロ・コーラスディスク12s　ホイール●フルクラム・レーシング7DB　ハンドル●FSA・ACRシステム　ステム●FSA・ACRシステム　カラー●ブラックグロッシー、ホワイトグロッシー、ブルーマット、全3色　カタログフレーム重量●800g（54サイズ）

GEOMETRY

サイズ	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
43	430	508	75°	—	268	405	576	—	105	371
46	460	518	74° 45'	—	268	405	577	—	115	376
48	480	529	74° 15'	—	268	406	579	—	125	380
50	500	540	74°	—	268	406	583	—	136	385
52	520	551	74°	—	268	407	590	—	147	393
54	540	563	74° 45'	—	268	407	599	—	159	399
56	560	576	73° 30'	—	268	410	608	—	173	406

RANKING 2nd

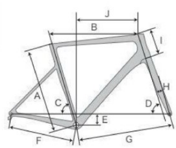


POINT

良心的なジオメトリが 好印象

キャノンデール・スーパーシックスエボハイモッドディスク

フレームはハイモッドとノーマルモッドの2種類で、ハイモッドはディスク仕様のみ。販売形態は3種類の完成車とフレームセット。カラーは3種類だがグレードによって決められており自由に選ぶことはできない。本国では8サイズが用意されているが、日本に入荷されるのは6サイズ。フレーム各所はサイズによって細かく調整されており、コストを下げるために金型を共有した痕跡はほとんどない。フォークオフセットも2種類あり、トレールは最小サイズが60㎜、それ以外は58㎜と正常範囲内に収まっている。良心的なジオメトリである。



SPEC

サイズ●44、48、51、54、56、58　フレーム●カーボン　フォーク●カーボン　メインコンポ●シマノ・デュラエースDi2　ホイール●キャノンデール・ホログラムSL 45ノット　ハンドル●キャノンデール・ホログラムシステムハンドルバー　ステム●キャノンデール・ホログラムノット　カラー●カーボン、ブラック、アガベ、全3色　カタログ完成車重量●7.3kg（51サイズ）

GEOMETRY

サイズ	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
44	400	512	74.3°	70.9°	74	408	582	55	99	370
48	438	520	74.3°	71.2°	74	408	588	55	114	374
51	477	528	74.3°	71.2°	74	408	597	55	130	378
54	515	546	73.7°	71.2°	72	408	611	55	153	384
56	536	562	73.3°	73°	72	408	595	45	164	390
58	558	578	72.9°	73°	69	408	607	45	188	395

LINE UP & GEOMETRY

RANKING 2nd

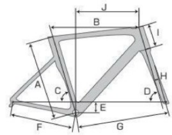


POINT ★★★★☆

ジオメトリは及第レベルだが選択肢は多い

スペシャライズド・Sワークス ヴェンジ

２種類の完成車（デュラエースDi2、eタップAXS）とフレームセットがある。同じフレームを使ったヴェンジプロというアルテグラDi2完成車が用意されていることもポイント。カラーを含め選択肢は豊富だ。フレームサイズは６種類と多くはない。シート角が75.5°とかなり立っているため、最小サイズのリーチが378mmと長いことが注意点だが、リーチ逆転は見られず、シート角もヘッド角も細かく調整されている。フォークオフセットは44mmと47mmの２種類。49サイズのトレールが63mmと、適正値と言われている50mm後半よりやや大きいが、許容範囲だろう。



SPEC

サイズ●49、52、54、56、58　フレーム●カーボン　フォーク●カーボン　メインコンポ●シマノ・デュラエースDi２、ホイール●ロヴァール・CLX64ディスクハンドル●スペシャライズド・SワークスエアロフライⅡ　ステム●スペシャライズド・ヴェンジインテグレーテッドステム　カラー●サテンカーボン×ターマックブラック、ストームグレー×サテンブラック、他全９色　カタログ完成車重量●7.14kg（54サイズ）

GEOMETRY

サイズ	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
49	455	508	75.5°	71.75°	74	410	574	47	104	378
52	480	531	74.0°	72.5°	74	410	577	47	115	383
54	495	540	74.0°	73.0°	72	410	579	44	133	387
56	518	562	73.5°	73.5°	72	410	591	44	153	398
58	537	577	73.5°	73.5°	72	410	606	44	180	405

RANKING 6th

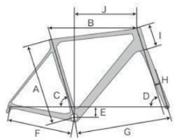


POINT ★★★☆☆

欧米向きのジオメトリだが欠点は少ない

キャニオン・アルティメットCFエボディスク10.0LTD

ハイエンド軽量パーツをふんだんに使った完成車が約90万円。フルチューン済みと考えればお買い得と考えていい金額である。フレームセットは約45万円でシュモルケのシートポストや一体型ハンドルが含まれる。カラーは軽さ重視の１種類。サイズは７種類だが、これは欧米人向けのビッグサイズが充実しているからであり、日本人的に考えれば４～５サイズ相当といったところ。ヘッド角は最小サイズが69°台と無理をしている感はあるが、乗ってみるとほぼ違和感なしなのがすごい。リーチは漸増的に増えており総じて欠点は少ない。



SPEC

サイズ●２XS、XS、S、M、L、XL、２XL　フレーム●カーボン　フォーク●カーボン　メインコンポ●スラム・レッドeタップAXS　ホイール●DTスイス・PRC1100ダイカット25th記念スペシャルモデル　ハンドル●キャニオン・CP20カラー●ダーククローム全７色　カタログ完成車重量●7.3kg（XSサイズ）

GEOMETRY

サイズ	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
2XS	434	513	73.85°	69.6°	72	415	—	—	89	368
XS	467	529	73.83°	71°	72	415	—	—	107	378
S	494	543	73.82°	72.25°	70	415	—	—	130	385
M	522	556	73.8°	72.25°	70	415	—	—	148	391
L	554	571	73.79°	72.25°	70	415	—	—	174	399
XL	584	596	73.78°	73.5°	70	415	—	—	195	418
2XL	614	612	73.77°	73.5°	70	415	—	—	213	428

RANKING 6th

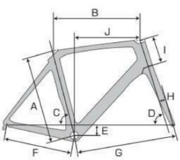


POINT ★★★☆☆

フレーム販売のみでジオメトリは特徴的

ルック・795ブレードRS

リムブレーキとディスクブレーキの２タイプが用意される。販売形態はフレームセットのみで、専用ステム、専用シートポストが付属。ルックのハイエンドモデルながら41万円と比較的安価でカラーも４種類と多い。フレームサイズは５種類とやや少ないが、リーチは10mm刻みで伸びており、フォークオフセットは２種類用意されトレールは約60mmに統一されている。シート角が全サイズ75.8°とTTバイク並みに立っているのが特徴。これは近年主流になりつつある前乗りに対応させた結果だが、調整幅の広いシートポストで後退量は確保できる。



SPEC

サイズ●XS、S、M、L、XL　フレーム●カーボン　フォーク●専用フォークステム●専用ADS　カラー●プロチームホワイトグロッシー、レッドグロッシー、プロチームブラックグロッシー、メタリックブルーグロッシー、他全４色　カタログフレーム重量●1250g（Sサイズ）

GEOMETRY

サイズ	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
XS	445	494.1	75.8°	71.8°	65	405	567.7	50	111.9	367
S	469.7	510.1	75.8°	71.8°	65	405	585.5	50	137.1	377
M	494.4	526.2	75.8°	73°	65	405	584.3	43	155.7	386
L	519.2	545	75.8°	73°	65	405	601.5	43	180.8	396
XL	544	558.3	75.8°	73°	65	405	618.8	43	205.9	406

RANKING 6th

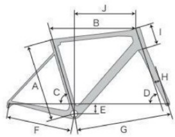


POINT ★★★☆☆

サイズは少ないが決定的な欠点はない

ウィリエール·ゼロSLR

フレームセットは59万円と高価だが、専用ハンドル（定価9万円）が含まれている。他に2種類の完成車が用意される。デュラエース完成車は120万円で、ホイールもシマノの最高峰モデル（WH-R9170-C40）となる。アルテグラ完成車はWH-RS770が付いて84万円。他社に比べ完成車のお買い得感は薄めか？　カラーは3種類。フレームサイズは5種類と少なめだが、ジオメトリは真っ当なもの。小サイズのシート角がやや立ち気味なので、トップチューブ長に対してリーチが長めなのが特徴だ。専用ハンドルのサイズも5種類が用意される。



SPEC

サイズ●XS、S、M、L、XL　フレーム●カーボン　フォーク●カーボン　メインコンポ●シマノ・デュラエースDi2　ホイール●シマノ・WH-R9170-C40-TL　ハンドル●ウィリエール・ゼロインテグレーテッドハンドルバー　カラー●ブルー、マットブラック、レッド、全3色　カタログフレーム重量●780g（マットブラック・Mサイズ）

GEOMETRY

サイズ	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
XS（43）	412	511	75.2°	70.5°	—	407	—	—	102	376
S（46）	442	525	74.6°	71.7°	—	407	—	—	118	381
M（49）	472	541	74.0°	72.2°	—	408	—	—	136	386
L（52）	502	556	73.5°	72.7°	—	410	—	—	153	391
XL（54）	522	572	73.0°	72.8°	—	411	—	—	172	397

RANKING 6th

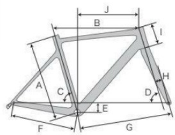


POINT ★★★☆☆

ラインナップはいいがジオメトリに難あり

スコット·アディクトRC20

フレームはHMX-SLカーボンを使用したアディクトRCアルティメイトと、HMXカーボンのアディクトRCの2種類。完成車は6種類と多く（アディクトRCアルティメイトが1種類、アディクトRCが5種類）、フレームセットも用意される。カラーはグレードによって決められており自由に選べない。フレームサイズは5種類とハイエンドとしては少なめ。最小（XXS）と最大（L）でリーチが15㎜しか変わらず、XS～Mの3サイズでリーチが1㎜ずつしか増えないのも減点ポイント。ラインナップの豊富さがジオメトリの欠点で相殺され☆3つとする。



SPEC

サイズ●XXS、XS、S、M、L　フレーム●カーボン　フォーク●カーボン　メインコンポ●スラム・フォースeタップAXS　ホイール●シンクロス・RP2.0ディスク　ハンドル●シンクロス・クレストン iC 1.5　ステム●シンクロス・RR iC 1　カラー●ダーク×タリックグリーン　カタログ完成車重量●7.9kg（Mサイズ）

GEOMETRY

サイズ	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
XXS/47	470	520	74.5°	70.5°	70	410	—	—	97	380
XS/49	490	530	74.5°	71°	70	410	—	—	102	388
S/52	520	540	74°	72°	70	410	—	—	115	389
M/54	540	550	73.6°	72.5°	70	410	—	—	135	390
L/56	560	565	73.3°	73°	70	410	—	—	155	395

RANKING 6th

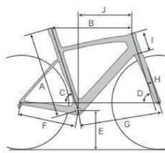


POINT ★★★☆☆

特徴的なジオメトリに注意

BH·G8プロ

フレームセットと完成車の2種類で、いずれもハイエンドとしては安価。フレームセットにはACR用ステムとウィッシュボーンのBB、シートポストが付属する。完成車はアルテグラDi2仕様でホイールはEVOのチューブレスレディ。3万円のアップチャージでカラーオーダーも可能。ジオメトリは特徴的。サイズは5種類で、最小サイズ（XS）以外はシート角が72°強と寝ている。真ん中の3サイズでリーチが3㎜しか変わらないのはいただけないが、執念でリムブレーキ版を作った日本代理店に敬意を表して☆3つ（グローバルではディスクのみ）。



SPEC

サイズ●XS、SM、MD、LA、XL　フレーム●カーボン　フォーク●カーボン　メインコンポ●シマノ・アルテグラDi2　ホイール●エヴォ・E38カーボンTLR　ハンドル●FSA・SL-K　ステム●FSA・ACRシステム　カラー●レッド×グリーン、マットグレー×ブルー、グロスブラック×ブルー、全3色　カタログ完成車重量●7.46kg（SMサイズ、ペダルなし）

GEOMETRY

サイズ	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
XS	500	520	74°	72°	—	402	—	—	110	374
SM	580	543	72.8°	72.5°	—	402	—	—	120	383
MD	620	557	72.5°	73°	—	402	—	—	150	384
LA	660	570	72.5°	73°	—	402	—	—	185	386
XL	670	583	72.5°	73.5°	—	402	—	—	195	396

CONCLUSION
結果発表

サイクルスポーツが選ぶ
2020年 レーシングモデル 第1位

RANKING 1st

総合得点 **786点**

スペシャライズド・Sワークスヴェンジ
Specialized S-Works Venge



レース機材としては抜群の完成度 ── 小笠原

スペシャの底力を見せつけられた ── 安井

またもヴェンジが総合1位に。インプレ（動力性能）1位をはじめ、全項目で優秀さを見せつけた。「ピュアレーシングバイク。レースで勝ちたい人、タイムを出したい人向け。パッケージとしても抜群だが、速く走らせないと楽しくない」（小笠原）。「エアロロードとしてだけでなく万能ロードとしても一級。数値化しづらくスペックにも表れない『扱いやすさ』『自然なライドフィール』にメーカーとしての底力を感じる。そこで他社と差が付いた」（安井）

スコット・アディクトRC20



RANKING 2nd

インプレ2位に加え、ユーザビリティでも加点され、新型アディクトRCが総合2位。セカンドグレードとしては快挙である。「このグレードとしては驚異的な走り。加速、登坂、快適性、全てがハイレベルでヴェンジに対抗できる一台」（小笠原）。「欠点なし。バランスが良いだけでなく、軽やかで生き生きとしたフィーリングがある。CR-1～先代アディクトに通じる性能だ。セカンドグレード×フォース完成車でこれは立派」（安井）

総合得点 **745点**

セカンドグレードなのに驚異的な走り ── 小笠原

キャノンデール・スーパーシックスエボ

ユーザビリティで大きく加点された結果、注目のエボが総合3位に。「バランス型というより、性能的には登坂に振っている印象。ヒルクライムレースにいい」（小笠原）。「完成度は嫌になるほど高い。インプレではハンドリングの低評価が響いたが、それがなければインプレでも上位になる。ハンドリング面の欠点はノーマルハンドルにすれば解消できるはず。新型エボで最も味がいいのは実はリムブレーキ版だったりする」（安井）

RANKING 3rd



伸び代を残したうえでの総合3位 ── 安井

総合得点 **730点**

ルック・795ブレードRS



RANKING 4th

795ブレードが4位。加速・巡航・登坂という3大性能が高く評価され、ユーザビリティでも加点された結果だ。価格を考えれば大健闘と言える。「シンプルに速いバイク。その速さを発揮させられる場所は限定されるかもしれないが、動的性能ではアディクトと同レベルにある」（小笠原）。「エアロロード然としているが万能に使える。ただし剛性感は独特。この剛性感が好みに合うかどうかで評価が大きく分かれると思う」（安井）

総合得点 **725点**

クセはあるが、そのスピードは一級品 ── 小笠原

コルナゴ・V3-RSディスク



RANKING 5th

「古典的な速さを詰め込んだレーシングバイク。ヴェンジやアディクトとは違う魅力がある。昔ながらの味付けを残しているのがすばらしい」（小笠原）。「アメリカ勢の『新しい走り』とは対極的な、昔ながらのロードレーサーの走り」（安井）と、伝統的な味付けが高評価。

総合得点 **713**点

イタリアンロードの世界を現代に伝える一台 ― 安井

ウィリエール・ゼロSLR



RANKING 6th

ユーザビリティで減点されたが、インプレで高評価を得たゼロSLRが６位に。「登坂、快適性、ハンドリングのレベルがかなり高い。長距離離山岳走に最適」（小笠原）。「レベルが高くクセがない、というチェントの時代から続くウィリエールの伝統の集大成」（安井）

山岳ロングライドに向く高性能車 ― 小笠原

総合得点 **690**点

ピナレロ・ドグマF12



RANKING 7th

ハンドリングとジオメトリで最高評価を得たドグマだが、ユーザビリティで減点された。「イタリアンロードらしい伝統的な走りの良さに驚いた」（小笠原）。「コルナゴよりさらにレーシング寄り。北米勢とはまったく違う方向を見ながらロードバイクを作っている」（安井）

総合得点 **674**点

佳きイタリアンロードの味を残している ― 小笠原

BH・G8プロ



RANKING 8th

快適性やハンドリングで高得点を得たG８は８位。「快適性が魅力。ファストツーリングにもいいし、レースなら後半まで脚が残る」（小笠原）。「突出はしていないがバランスに優れた良作。レース機材ならヴェンジだが、ライドの相棒ならG８を選ぶ」（安井）

ライドの相棒ならヴェンジよりG8がいい ― 安井

総合得点 **668**点

キャニオン・アルティメットCFエボディスク10.0LTD



RANKING 9th

一点突破型の特殊な軽量完成車だけに、乗り手によって評価が大きく分かれたキャニオン。「体重の軽いライダーに向く。ディスクの軽量バイクを出すという心意気がいい」（小笠原）。「質量の小ささによる偽りの軽さではなく、走ってもちゃんと軽い」（安井）

総合得点 **651**点

持って軽いだけじゃない軽量バイク ― 安井

デローザ・メラク



RANKING 10th

「古典と最新の絶妙なブレンド。質実剛健を華麗な塗装で包むというまさにデローザの世界。これぞロードレーサー」（安井）。「他の参加車と比べるとオーソドックスすぎた。が、そこがいいという人もいるだろう」（小笠原）と、コンセプトに賛否が分かれた。

ディスク時代の正統派競技用自転車 ― 安井

総合得点 **640**点

総合得点表

順位	ブランド	モデル名	加速	平坦	登坂	ハンドリング	快適性	ユーザビリティ	スペック&ジオメトリ	総合得点
1	スペシャライズド	Sワークス ヴェンジ	165	165	150	135	120	41	10	786
2	スコット	アディクトRC20	155	140	160	130	140	20	0	745
3	キャノンデール	スーパーシックスエボハイモッドディスク	140	140	150	110	130	50	10	730
4	ルック	795ブレードRS	155	145	140	130	120	35	0	725
5	コルナゴ	V3-RS ディスク	135	135	145	145	130	13	10	713
6	ウィリエール	ゼロSLR	140	135	155	135	140	-15	0	690
7	ピナレロ	ドグマF12	125	130	135	150	135	-21	20	674
8	BH	G8プロ	130	125	140	130	145	-2	0	668
9	キャニオン	アルティメットCFエボディスク10.0LTD	130	130	145	120	125	1	0	651
10	デローザ	メラク	135	120	135	125	120	-5	10	640

※走行得点は2人のライダーの合計得点。スペック&ジオメトリは星の数に応じての配点。

●今テストの成績表。自分がどの項目を重視するかを考えながら見てほしい。なお、インプレは100点満点法、ユーザビリティは加点減点法、ジオメトリは５段階評価と、各項目で評価軸が異なるため本来は足すことはできないが、協議を重ねた結果、今回は各項目の点数を単純に足して総合成績を出した。

EPILOGUE

総論

4日間にわたって行われたスーパーテスト。結果、またしてもヴェンジが1位となった。その理由とは。インプレの印象が真逆になった訳は。ロードバイクの進化とは。評者2人の考察。



ヴェンジは
ただ速い
だけじゃない
──小笠原

未来はペダリングに
対する最適化?──安井

順位	小笠原お気に入り		
1st	コルナゴ・V3-RSディスク	スピード域の高い走行になじむレースマシン	数値的な良し悪しではない感覚的な乗り味という部分で「速くて楽しい」というレースシーンでは不要ともいえる官能性が残っており、バイク作りの根底にある人間味に惹かれる。
2nd	ピナレロ・ドグマF12	唯一無二の造形美と高いライドフィーリング	バイク性能において真っ直ぐ走るという至極当然な部分がきちんと備わっており、荒れた路面や突発的な横風が吹いても急な挙動を現さない安定感はさすがの一言に尽きる。
3rd	スペシャライズド・Sワークスヴェンジ	この痛快なペダリングの軽さはライバル不在	単純明快なこの走りの軽さは「なぜ?」と疑問符が付いてしまうほど。50踏んだら60進むような感覚が得られるのは今のところヴェンジのみ。官能的なバイクとは対極にある。

順位	安井お気に入り		
1st	ルック・795ブレード	性能の高低と好き嫌いは関係ない	採点していて自分で驚いた。「こんなに気持ちいいのになんでこんなに総合点低いのか」と。地を這うようにヌルヌル進むところが好き。登坂もハイレベル。この色欲しい。
2nd	BH・G8プロ	リムブレーキ版のバランスが秀逸	登坂時の振る舞いがとにかく好み。交渉を重ねて本社にリムブレーキ仕様を作らせてしまった日本代理店担当者の奮闘をたたえる意味でもこれを2位に。ただACRが残念。
3rd	デローザ・メラク	すばらしき正統派ロードレーサー	ただ「よく走る」だけじゃなく、最新バイクにありがちな「不自然な感じ」がしないのがいい。電子制御入ってないというか。すばらしき「最新の古典」。ただACRが残念。

本文の中に「良し悪しと好き嫌いは別」という表現があるが、最後に2人に好きなバイクトップ3とその理由を挙げてもらった。インプレでの評価や総合順位とは大きく異なることに注目。



2人の評価が真逆に……

CS：今回驚いたのは、2人の評価が真逆になったものがあったことです。読者の皆さんは読んで混乱したのでは。例えばエポの快適性。

小笠原：僕は良いと思わなかったけど、安井さんの評価は高いですね。

安井：そうなんです。理由を考えたんですが、快適性ってハンドルとサドルとペダルの3点で感じ取るものですよね。オガさんは前乗りでハンドルが低くてパワーもあるので、ペダルとハンドルに荷重してサドル荷重が少ない。対して僕は後ろ乗りでハンドル落差が少なくてパワーもないから、サドルに荷重しがち。

小笠原：安井さんは快適性を後ろで感じて、僕は前で感じていると。

安井：そう。で、エポでわざとペダルに荷重した状態で段差を越えてみたら結構ガツンときた。あぁそういうことかと。サドルは快適だけどペダルには振動が来てる。

小笠原：だから評価が逆になった。確かにそう考えると、ポジションと走り方によって同じバイクでも快適性の評価が変わりますね。

安井：それを利用して3点の振動を感じ分けると面白いですよ。「ペダルにはガツンとくるから高負荷になると快適性が低下するな」とか、「3点全てがマイルドだからどんな乗り方をしても快適だな」とか。

CS：なるほどねぇ。

安井：剛性感も評価に差が出ました。僕はドグマが硬くて795は結構しなやかだと感じたんです。

小笠原：僕は、ドグマは快適性が高くて795は硬いと感じた。

CS：これも真逆。

安井：理由はおそらく踏み方でしょう。もちろん絶対的なパワーの高低もあるけど、何時でどの方向に踏んでいるかによって、剛性感の印象はガラリと変わるはずだから。

CS：……？

安井：「1時で前へ蹴り出すとすごくたわむけど、4時で後ろに踏むと全然たわまない」ってフレームがあるとすると、「1時で前に蹴り出すペダリングをする人」は柔らかいと感じ、「4時で後ろに踏みつけるペダリングをする人」は硬いと感じる。

小笠原：なるほど。

安井：だからインプレなんて全然あてになんないんですよ。

CS：（笑）

小笠原：そう。でも誰が乗ってもいいと感じる懐が深いバイクもありますよね。今回はヴェンジとかアディクトがそうでした。

ヴェンジの逃げは続く

CS：性能評価では2人ともヴェンジが1位でしたが、何がそんなに良かったんですか。

安井：よく走る。その一言。

小笠原：特に加速です。100踏むと120進む。バイクだけが先に進むような感じすらする。しかも、ただ硬いバイクだとレースで何回も加速できないけど、ヴェンジは何度でも加速できる。速いバイクはいっぱいあるけど、ヴェンジはただ速いだけじゃない。本当に不思議。

安井：あと、専用ハンドル～ステムの剛性感も煮詰められてた。そこがダメなバイクまだいっぱいありますから。ペダリングの懐深さにしてもハンドルまわりの剛性バランスにしても、簡単に数値化できるようなことじゃないのに。

小笠原：けちょんけちょんだった前作からすると乗り物として別物ですよね。同じ車名を付けちゃいけないレベル。1回のモデルチェンジでよくここまで煮詰めましたよね。

安井：スペシャに何が起こったのかは分かりませんが、これはおそらく偶然ではないでしょう。

CS：結果、また今回も1位と。裏事情を勘ぐる人はいると思いますが、思いっきりガチですからね。

小笠原：点数調整してません。

安井：それでもまたヴェンジが1位になった意味を考えていただきたい。そもそも今回のランキングはいろいろ難しいんですよ。メンテナンス性だって、人によって重要度が変わる。ショップに丸投げって人はメンテナンス性は関係ないし、自分でイジる人にとっては超重要だし。

小笠原：リムブレーキを機械式で組みたい人はヴェンジ（電動専用のディスク）が真っ先に外れるし。

CS：判断基準によって変わると。

小笠原：さらに言えば、良し悪しと好き嫌いは別ですしね。

安井：そう。今回の順位はあくまで一つの基準による序列にすぎないってことですよ。

ロードバイクの行く先

CS：ではまとめを。今テストの全体的な印象はどうでしたか。

小笠原：エアロの流れはまだまだ色濃いですね。ディスクはもう当たり前で、剛性コントロールもできてきた。次はよりトータルインテグレーションが進むのではないかと。ヴェンジの結果からも分かりますが、ホイールはもちろんタイヤ一本までトータルで設計するという流れ。

安井：今回、評価が真逆になったことで思ったのは、行きつくところは「ペダリングへの最適化」じゃないかと。今は「空力重視ならこっち、快適性重視ならこれ」みたいなシンプルな指標しかないけど、ペダリングモニターで解析して、「2時のときに矢印がコッチの方向に向く人はこれ」、「4時のときに矢印がこうなる人にはこれ」みたいな。

小笠原：ビッグメーカーならできそうですけどね。サドル・ハンドル・ペダルの荷重バランスとペダリング解析をしたうえで、「あなたのペダリングに合ったフレームはこれですよ」と。もしくは、「このフレームをよく進ませるためには、ペダリングをこうしたほうが良いですよ」

CS：それ面白いですね。

小笠原：ジオメトリのオーダーではなく、その先の領域。

安井：もうそういう領域まで踏み込んでるメーカーはあると思いますけどね。商品化してないだけで。

アダム・ハンセンと
実験してみた！

最適 サドルポジションの見つけ方

SEARCH FOR THE BEST SADDLE POSITION

サドルポジションは自転車乗りにとって永遠の課題。今回はあの有名な〝鉄人〟アダム・ハンセン氏をゲストに迎え、この課題に挑む！

text◉本誌・大宅宏幸　photo◉佐藤竜太／茂田羽生

結局どうなのよ⁉

サドルポジション、つまりサドルの高さ・前後位置・角度。特に高さについては、延々と悩み続けている自転車乗りも多いのではないだろうか。あるいは、ベストが分からないまま何となく乗り続けているとか。これまで我々も何度も特集してきたが、何せポジションは人によって異なるので、明快ズバリな答えというのが出てきにくい分野であった。

「結局自分にとってのベストは何なんだよ！」

そう思う読者も多いだろう。

と、そこで幸運にも、世界のトップで活躍するあのアダム・ハンセン氏に取材をする機会を得た！ハンセン氏はフィッターとしても活躍しており、最先端の動作解析ソフトを用いたフィッティングも手掛け、また最新の理論にも明るい。

「サドルの高さ・前後位置・角度。ポジショニングにおいてこの3つは、その順番で最も優先順位が高いものです。これらが決まって初めてハンドル位置や他の関連するポジションが決まります。非常に重要なものなんです。私の知識・経験、そして最新の理論も踏まえてまずはベーシックな考え方を、そして先端技術を使った実験も通じて、ベストの見つけ方を紹介していきましょう！」

とハンセン氏。願ってもない機会だ。



サドルポジションの見つけ方の 優先順位

Priority 1 高さ

●ペダリングの良し悪しに最も大きな影響を与えるため、一番最初に取り組むべき項目。突き詰めるなら1mm単位での調整が必要だ

Priority 2 前後位置

●サドル高さの次にペダリングに影響を与える項目だ。近年は前に出す傾向にあるが、そのあたりはどうなのか⁉　本編を読み進めよう

Priority 3 角度

●3番目に大切な項目。基本的には水平にするべきだが、走り方の特性や意図に合わせ、〝味付け〟をしていい部分だという。さて⁉

CONTENTS

ADVISER

ロット・スーダル

Adam Hansen 選手

アダム・ハンセン

●オーストラリア出身のプロロードレーサー。グランツール連続出場で世界記録を持ち、“鉄人”の異名も。現在はロット・スーダルに所属。また、プロ・アマ向けにフィッターとしても活動する



初めに、サドル高さ・サドル前後位置・サドル角度の3つについて、一般の読者が自分でも取り組める最もベーシックなポジショニングの方法を教えてもらう。

Priority 1 高さ

まず、最も重要であるサドルの高さの適正値を探る方法だ。
係数やズバリ明快な数値は存在しないが、その探り方は非常に分かりやすいものだ。

Basic クランクを下死点にしてシューズを水平にしたとき、膝に余裕がある高さの限界

上げすぎの方が問題が出やすい！

「近年の研究では、上げすぎる方が、下げすぎるより問題が出やすいことが分かっています」とハンセン氏。「下げた方がけがや故障、動作の問題が減る傾向にあるためです。一般の自転車乗りは、上げすぎに注意すべきです」

サドルを水平にした状態で、かつ適正な位置に座るという前提でバイクにまたがる。そしてクランクを下死点の位置にし、ややかかとを落としてシューズが地面に対し水平の角度に。このとき膝にやや余裕がある高さの限界値が、適正なサドルの高さである。どこが限界値なのかは、上げたり下げたりを試行錯誤し、最も良くペダリングできると実感できるポイントの最高地点を探っていって決めるのだ。



✕ 膝に余裕がない



●写真のように膝がピンと伸び切っている状態だったら、それは完全に高すぎる。膝の後ろの腱などがうまく使えなくなってしまう

✕ 腰まわりがぐらぐらしている



●サドルが高すぎる場合、腰が上下に動いたり前後に動いたりと、ぐらぐらしがちである。その動作が出ていないかを確認していこう

✕ かかとの角度が一定でない



●ペダリング時、かかとの角度が上がったり下がったりする（つまりアンクリング）なら、サドルの高さが適正でない可能性がある

まずは基本を押さえて ポジション探し

理想には近づける

早速、基本的な考え方から聞く。

「やはりプロの手を借り、最新の技術を使えば最適なポジションは見つけやすいですが、自力でできるだけ理想に近づくことは可能です。

まず、このパート1で紹介する優先度順にチェックしてみてください。一般読者の皆さんにとってポイントとなるのは、上げすぎでけがや故障につながらないようにすることですね。多少低い分にはそうした問題が出にくく、ペダリング動作にも悪影響が少ないことが分かっているためです。かといって低すぎると今度はパワーが出にくくなり、そのバランスを探る作業がベストポジションを探る作業というわけです。

また、前乗りについては悪影響が出ることは少なく、目的やその人の特性によっては良い影響が出ることが最近は分かってきているので、試してみていいと思います。

加えて、優先度はより低くなりますが、クリート位置・クランク長もサドルポジションに関連します。ここは（p.69）の基本に沿っていれば問題ないです。あくまで重要なのはサドル高さ・前後位置・角度です。

なお、サドル前後位置と角度を変えると高さも変わります。そのあとは再調整が必要です。全ては結びついているということも忘れずに」

Priority 2 前後位置

次に重要となるサドル前後位置について。基本は"正乗り"であるが、場合により前に出していいということが要点だ。



Basic

クランクを3時の位置にしたとき、膝の皿からの垂線がペダル軸と一致するところ

一般の自転車乗りがロードバイクで長距離を走るのを楽しむ分には、写真の状態が最も基本的な位置となる。これは、クランクが最も力を掛けられる3時の位置にきたとき、一番脚を下ろしやすい前後位置だからだ。まずはこの位置になっているかを確認したい。膝の皿とは、膝の側面にあるくぼんでいるところだ。なお、サドルの適正位置に座らないと位置が変わるので注意。



△

"後ろ乗り"はあまり利点なし

●上の状態より膝が後ろに来る"後ろ乗り"は今は採用する選手は少なく、ケイデンスが上がりにくくなる傾向がある。また、ハムストリングスをメインで使う傾向にもある。だめということはないが、メリットがあまりない



○

"前乗り"を試してみてもいい

●上の状態より膝が前の位置に来る"前乗り"にするとケイデンスを上げやすくなる傾向があり、また競技特性や人によってはよりペダリングが良くなることもあるので、試してみてもいい。最近のプロも前乗り傾向である



角度

最後のポイントだ。基本は水平であり、あるいは味付けとしてやや前下がりにするという、2つの選択肢となる。前下がりにするなら注意点もある。

Basic 基本は水平だが、前下がりを試してみてもいい



基本はサドルを水平にすることだ。サドルは水平にし、適正位置で座ったときに性能を発揮し、良いペダリングができるよう設計されているからだ。話は戻るが、だからサドル高さ・前後位置を合わせる際には、まずは水平にしておくことが大切なのだ。ただし下で詳しく触れるが、目的や意図によってはやや前下がりにするのもありだという。最近のプロ選手も前下がりが増えている。

前下がりを試してみた方がいい人

- ☑ 着座部に圧迫を感じる
- ☑ 前傾を深く、ハンドルを遠くしたい



どうしても着座部が圧迫され、デリケートな部分が痛くなってしまう人は前下がりにしてみてもいい。それで痛みが軽減され、問題なくペダリングできていればOK。また、競技者でハンドルを遠く低くし深い前傾を取りたい人で、着座部の圧迫を軽減する目的で前下がりにするのもありである。ハンセン氏もそのタイプ。ただし、前下がりは脚に荷重が掛かりがちになる側面もある。



前下がりには注意点もある

●サドルを前下がりにすると、その分体重が脚に乗りやすくなるという傾向がある。すると脚にも負担が掛かりがちなので、しっかりと体幹ができていないとそれに耐えられず、フォームが崩れかねない。そのケースになるようなら、きちんとサドルを水平にセットし、ハンドルを高く、近くしてみた方がいい

×

前上がりは基本的に×
プロも採用してはいない



●デリケートな部分に余計な圧迫が掛かってしまうので、前上がりのセッティングはお勧めしないとハンセン氏。昔は後ろ乗りで前上がりの選手も多かったが、今では採用する選手はまずいないとのことだ

サドルポジションに関わる要素

1 クリート位置

前後位置

拇指球とペダルシャフト一致が基本



クランクを3時の位置にし、かかとの角度が踏み脚時の適切な角度になっているとき、拇指球の位置とペダル軸が一致する位置を基本としよう。よく知られている方法だが、それで問題ないのだ。ただ、かかと寄りも試してみる価値があるという（下のカコミ参照）。

最｜新｜研｜究

かかと寄りはペダリングが安定する?



●p.70で登場する最新の解析ソフトを用いたハンセン氏による研究では、クリートを後ろ寄りに装着すると足首の負担が減り、ペダリングが安定する傾向が分かってきている

角度&Qファクター

基本は平行に



クリート角度は両足が平行に、つまり進行方向に対して真っすぐになるようセットするのが基本。Qファクターは、シューズがクランクにこすれていなければ問題ない。影響が少ないのでそれ以上気にする必要はない。

2 クランク長

買ったバイクについていたものを使っていればそれで問題なし!!



サドル高さ等優先度の高い部分に比べ、クランク長による影響は非常に小さいことがさまざまな研究で分かっているという。変更しにくい部分でもあり（変えても数mmだし）、現状で問題なければそれでOKということだ！

TOPIC

ハンドルポジションは?

サドルポジションを決めてから動かす



ハンドルポジションはサドルポジションが決まってから、その人の柔軟性・筋力・目的等に応じて決めるべきものだという。あくまでパワーを生み出すのはサドル側であり、ハンドル側はその補助的位置付けなのだ。

Experiment — 動作解析でベストを探る

続いて、最新の動作解析技術を用い、ポジション変更でペダリングにどんな変化があるかを実験しつつ、ベストを探る流れを示す。

サドルの高さと前後位置を変えて動作実験！

データとどうリンクする？

さて、ここまでで基本的な方法と考え方は分かった。とはいえ、誰か被験者を使って、ベストポジションを探る流れを実例で追ってみた方がより理解が深まるはず。

そこで編集部員（大宅）を被験者に、ハンセン氏と実験をしてみることに。協力を仰いだのはLEOMO（リオモ）社だ。同社は画期的なアスリート向け動作解析サービスや関連デバイスを展開する企業だ。ハンセン氏もここ1年フィッティングで活用しており、自身のトレーニングやレース活動でも用いているという。

「これらを使うと、目視やパワーメーターでは分からない動作の変化まで、データとして捉えることができます。感覚や目視だけに頼ることなく、ベストポジションを突き詰めるのに有効なんです。

これを使い、サドルポジションを変更すると、実際にペダリング動作にどんな影響が出るのかを見てみます。それを通して、どういった流れでベストポジションを探ったらいいのかについて、理解を深めてみます。

それから同時に、極端な例も試してみましょう。パート1で私が説明したこととデータがリンクして、面白い結果が見られると思いますよ」

というわけで、早速実験だ。



被験者

編集部・大宅

●ロードバイク歴14年の34歳。体力は人並み以下くらい。たまに初心者レベルの市民ロードレースに出たりする程度。サドル位置は自分なりに何となく合わせている

動作解析使用機材 ▶▶▶

LEOMO リオモ・タイプエス センサーキット

TYPE-S Sensor Kit

価格◎4万9800円（税抜） 問リオモ www.leomo.io

●2020年1月発売予定の新型サイクルコンピューター（写真上側）。Androidで動作し、〝スマホが自転車に最適化された〟というべき革新的アイテム。専用の「モーションセンサー」（写真下側）と専用ソフト（左ページ参照）と組み合わせることで、動作解析デバイスとしても機能させることができるのだ。このセンサーは体の各部に装着し、スポーツ中の動作データを送信してくれる。なお、この「TYPE-Sセンサーキット」を購入すると、初期で2つ付属する。別に「同センサーキットプロ」（8万9800円・税抜）もあり、こちらはモーションセンサーがフル装備の5個付属する。

※写真のサイクルコンピューターは、別売の拡張バッテリー「パワーマウント」（1万2000円・税抜）装着状態。





エルブイエス(ライブ・ビデオ・シンク)

LVS (Live Video Sync)

月額料金◎500ドル(アドバスト)/250ドル(スタンダード)

●シリアスアスリートやプロのコーチ向けの動作解析アプリケーション。LEOMOのサイクルコンピューターおよび左で紹介のセンサーと組み合わせ、動画を撮影することで、目視では分かり得ない領域まで、高度な動作解析を行うことができる。動画を撮影しない解析も可能。iPad専用アプリあり

サドルポジションを確認する3つのセンサー取り付け位置

足の甲



計測するのは

▶ 足自体の動き

▶ 足首の角度 など

大腿部



計測するのは

▶ 脚の動きによる股関節の可動域

▶ 左右差 など

腰部



計測するのは

▶ 骨盤の3軸での動き

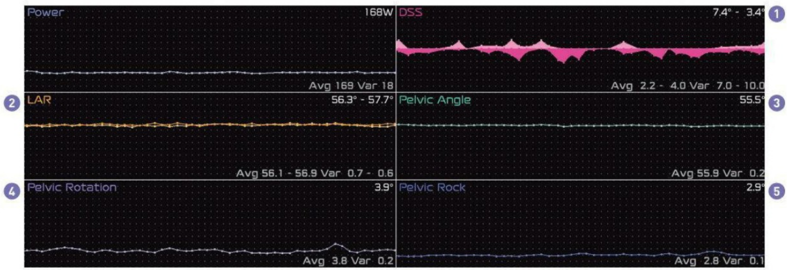
▶ 骨盤の角度 など



まずは基準となる現状ポジションを計測

はじめに、現状のサドルポジションで1分間・一定負荷（FTPの8割程度の出力）でペダリングを行い、その動作を解析してみる。このデータを基準としてさまざまなポジションを試し、何が良くなり何が悪化したのかを確認してベストを探っていく。まず、ここでの結果は下のとおりだ。

- ☑ サドル高 ▶ 705㎜
- ☑ サドル前後位置 ▶ 基本より10㎜前
- ☑ サドル角度 ▶ やや前下がり



① DSS (Dead Spot Score)

➡ ペダリングのスムーズさを示す

●足の角速度の変化を表し、これが大きい（ピンク色の上下の波の幅）ほどペダリングが滑らかではないことを示す。「現状のポジションでは、それほどDSSは大きくなく、悪くない印象です」とハンセン氏。「なおDSSはトレーニングで改善が可能な項目です」

② LAR (Leg Angular Range)

➡ 腿の可動域角度

●脚が最も高く上がったところと最も下がったところとの、可動域の幅を示す。線が2本引いてあって右脚・左脚を表し、両者にずれが少ないほどペダリング時の脚の可動域の左右差が少ないことを示す。「線がほぼ重なっており、左右差はかなり少ない方」とハンセン氏

③ Pelvic Angle

➡ 骨盤の角度

●「ペルビックアングル」とは、骨盤角度のこと。どのくらい骨盤が倒れているか、その変化を1本の線で示している。ここが変化するということは、ペダリング中に骨盤が倒れたり起きたり、角度が一定でないことを示す。見たところそれほど変化はしていないようだ

④ Pelvic Rock

➡ 骨盤の上下運動

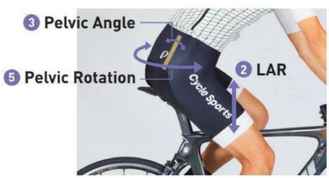
●「ペルビックロック」とは、骨盤が左右で上下に動く運動のこと。ロックは"揺さぶる"の意味。この数値が大きいと、ペダリングのたびに腰が左右で上下にグラグラしていることを示す。「これも悪い数値じゃない。妙な上下運動は出ていないです」とハンセン氏

⑤ Pelvic Rotation

➡ 骨盤のローテーション

●「ペルビックローテーション」とは、骨盤が左右で前後に揺り回されるような動きのこと。この数値が高いと、腰まわりが前後にグラグラと動いていることを示す。「この数値も悪くないです。ペルビックローテーションの動きはあまり出ていないです」とハンセン氏

大きなエラーはないけど、改善の余地あり！





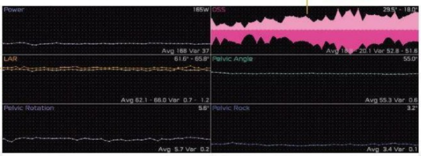
現状ポジションから極端に動かすとどうなる?

現状で「Pretty Good（まあまあいい）」という大宅のポジションだが、
ここから極端に上げたり下げたり、引いたり出したりするとどうなるか実験!

実験 A 上に+25mm UP

極端な悪化

脚の動きの左右差が大きく



上げすぎると……

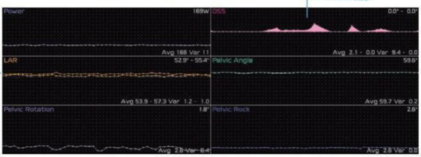
- ペダリングがギクシャクする
- 脚の左右差が大きくなる

サドルをペダリング可能な限界ギリギリまで上げてみた。「まずDSSが大きく悪化。そして大きすぎるLAR（脚の可動域）のせいで、下死点付近で腰が脚に引っ張られて動きが破綻していることが分かります。見た目にも膝が伸び切っていますね」（ハンセン氏）。

実験 B 下に-20mm DOWN

DSSは減少

脚の可動域が小さくなって左右差が出ている



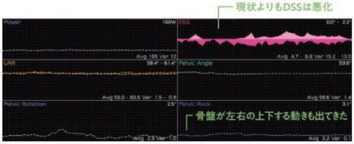
下げすぎると……

- 意外に問題は少ない!
- 動作が悪化するのは確か

限界までサドルを下げてみた。「DSSが改善しました。実はDSSはサドルを下げるほど良くなる傾向があります。しかし、LARが小さい（腿の可動域の減少）など悪化した点もあります。ただ、上げるより問題が少ないことは裏付けられますね」（ハンセン氏）。

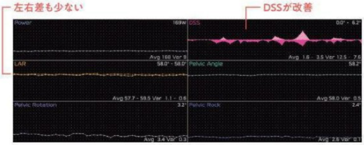
現状よりもDSSは悪化

骨盤が左右の上下する動きも出てきた



左右差も少ない

DSSが改善



実験 C 後ろに22mm BACK

後ろすぎると……

- 全体的に悪化
- 一点に座っていられない

限界までサドルを引いた。「全体的に大きく悪化。注目はペルビックアングルが一定でなく、骨盤角度が安定しないことです。要するに、"その場所にいられない"んです。後ろ乗りが適さないタイプだと分かります」（ハンセン氏）。

実験 D 前に18mm FRONT

前すぎると……

- DSSが改善
- 現状から変化が少ない

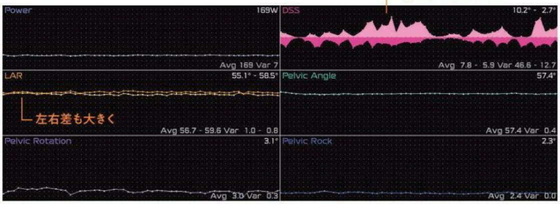
限界までサドルを前へ。「興味深い。現状ポジションとあまり変化がないばかりか、DSSがプロでも出せないくらい良い数値に」とハンセン氏。確かに当の本人もあまり違和感がない。「前に出すと良い場合があることの例ですね」

高すぎるのと後ろすぎるのは大きな悪影響

逆に低すぎるのと前すぎる分には悪い影響は少ない

ベストポジションを探そう

ここからが本題。極端実験も踏まえつつ、ベストポジションを探る実験に移る。「大宅サンは現状である程度ポジションが煮詰まっているので（偶然ですよ）、この段階だと㎜単位でシビアに突き詰めていく必要があります。そのために、まず現状から３㎜上げ→現状から２㎜下げで試し、より良くなる方向性はどちらかを探ります。良くなる方が見つかれば、それを新たな基準として、さらに詳細に詰める作業となります」とハンセン氏。

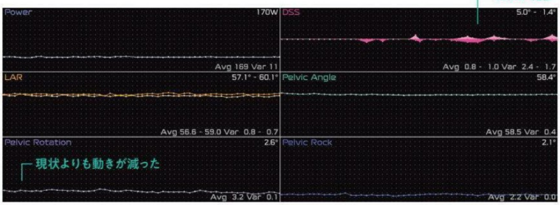


実験 E 現状ポジションから **上に+3㎜** UP

（意外と差が……）

- 全体的に現状より悪化
- 上げるより下げる方向性と予想

現状のポジションより全体的に悪化した。特にDSSが悪化し、LAR（脚の左右差）も大きくなっている。「２㎜下げる実験の前段階ですが、大宅サンの場合はちょっとずつ上げていくより下げていきベストを探る方が良い、ということが予想できますね」とハンセン氏。では次へ。



実験 F 現状ポジションから **下に-2㎜** DOWN

（たった2㎜なのに！）

- DSSが大幅改善
- これを〝新基準〟とすべき

大幅にDSSが改善されている！「かなり安定感が増しました。LARが大きくなり左右差が出たことが分かりますが、これはトレーニングで十分に動作改善できる範囲です。たった２㎜で、これだけ差が出るのです。ひとまず今回はこれを〝新基準〟としましょう」とハンセン氏。

This is the best!



Conclusion

結論



新基準が見つかれば そこから1㎜単位で

残念ながら今回は時間の都合でここで実験終了。ただ、現状より良いポジションが見つかった。「ここからさらにベストに近づくには、この新基準から１㎜単位で上げたり下げたりし、最終的に詰めていきます。また、極端実験の結果も踏まえると、大宅サンの場合はさらに少しサドルを前に出すとより良くなる可能性が高いです。なお、前に出して良くなるかはその人の特性によって異なるので、誰でもそうだとは誤解しないでください。さて、今回の２㎜下げるという数値は、ささいな数値に思えます。しかし、このささいな数値の差が、大きな変化につながっています。そこが奥深さです」とハンセン氏は総評。

ポジションを変えたら

1～4mm 程度の場合

●この程度で大胆に動かさないなら、２～３日乗ってみて変化を自分なりに感じてみると良いとハンセン氏。逆に言えば数㎜でも、最低その程度乗ってみないといけないということだ

5mm 以上の場合

●このパートを読んで、１度に５㎜以上というとかなり大きな動かし方であることが分かっただろう。その場合はより長い日数を乗ってみて、良し悪しを判断していく必要があるのだ



PART 3

Interview – “鉄人”アダムのポジション決め

最後のパートでは、ハンセン氏のポジションについて紹介したい。左の写真を一見すると何とも奇妙なセッティングに見えるが、そこには深い理由が隠されていた。インタビューと共にどうぞ！

これがアダム・ハンセンのポジション！

point-1 前乗り

●クランクを3時の位置にしたとき、膝がペダル軸よりかなり前に出る。超前乗りだ。パワーを出すこととケイデンスを高めることを重視するため。また、サドルのやや前側1点にのみ座るのも特徴だ





point-2 狭めのハンドル

●今回のテーマからは外れるが、ハンドル幅は360㎜と肩幅よりかなり狭めのものを使う。理由はエアロ効果を高めるため。使い始めてすんなり慣れたという

point-3 ほぼ土踏まずのクリート位置と自作シューズ

●「価格は秘密」という自作の超軽量・極薄シューズに、ほぼ土踏まずの位置でクリートをセットする。かかと寄りでペダリングがより安定するという研究成果と、仮想的にクランク長を伸ばす効果を狙っているという



RIDLEY リドレー・ヘリウムSLX
HELIUM SLX

●エアロロードの「ノア」ではなく軽量ロードの「ヘリウム」を使うのは、得意な平地よりも上りの遅れを防ぐことに主眼を置くため



前下がりのサドル角度

●骨盤前傾を深め、深い上半身の前傾姿勢を作り出すため、サドルを前下がりにセット。デリケート部分の圧迫を軽減する

小さめのフレームサイズ

●体格に対して小さいフレームを使うのは、ハンドルとサドルの落差を大きくし、深い前傾姿勢を取るためだ。おまけに長くダウンライズしたステムを使っている。ブラケットでのエアロフォームを実現

メーカーの最大長のクランク



●クランク長は何と180㎜！　メーカーから供給される最大の長さだ。「使えるならもっと伸ばしたい」と本人談。股下寸法に対し最適な長さという理由からだ

一見“とんでもポジション”に見えるが……

失礼だが「あちゃ～この人やっちまったよ」と思うほど、素っ頓狂なポジションに見える。だが本ページを読んだなら、そうではないと理解できただろう。特に目を引くのは超前に出されたサドル位置だが、実はBBからの後退幅は約87㎜で、UCIルールギリギリではない。

変化を恐れるな、伝統を疑え！



とにかくいろいろ試した

ここまで教えてきてくれたハンセン氏。しかし彼自身のポジションについてもかなり気になるところ。結構変わっているように見える。このポジションを始めたきっかけは？

「もともとは伝統的ポジションで走っていたけど、オーストラリアのTTチャンピオンになった頃から、TTバイクのポジションをロードバイクにも取り入れ始めました。よりパワーを出すことができる前乗りのポジションです。ハンドル幅は、同じパワーでいかに速く走れるかとエアロを追求したら、自然と狭くなりました。自分ほど狭いハンドルを使っている選手は少数ですが、今では多くの選手が以前より狭いハンドルを使っていますよ。

そしてLEOMOの製品を使い始めてから、ポジショニングがより具体的になりました。それまでは試行錯誤を繰り返して、感覚を頼りに行ってきたけど、データという証明がある中で微調整が行いやすくなったんです。今は多くのテクノロジーがサイクリングの中に取り入れられ、ポジションの考え方は柔軟になってきています。プロチームもさまざまな研究結果を参照するようになり、科学がその裏付けにもなっています。

だから、決して私のは奇妙なポジションじゃないんですよ。前乗りで前傾を深くし、エアロ効果を高めることを主眼に置いたうえで、こうなっているわけなんです。

よくクランク長が長すぎると言われます。私は身長186㎝ですが、身長172㎝くらいのクライマーで172・5〜175㎜のクランク長の選手はたくさんいます。それって、体格の比率から考えると、彼らの方が長いクランクを使っていることになるんです。すると、私はもっと伸ばしてもいいくらい。でも、今はスポンサーの関係で180㎜以上のクランクがないわけです。サドルも超前に出ているように見えますが、実際はUCIルールよりも後ろに引かれています。これはフレームのシートアングルが寝ているからです。つまり、〝伝統〟なんです。

サイクリングの中で最も大きな問題は、伝統が重んじられていること。良いと信じているものは試して突き詰めるべきだし、だめなら戻せばいい。多くの選手が〝あの時あれを試せば良かった〟なんて思いながら引退していくけど、自分はそうなりたくなかった。だから全てを試して、全てをテストしています。かつてポジションを劇的に変化させることにも、恐怖心はなかったですよ。強いて言えばメカニックが不機嫌になったことぐらいかな（笑）。

ですから、一般の自転車乗りのみなさんも、伝統にとらわれ変化を恐れてはだめです。どんどん試していくべきです。ポジションはすぐいじれて、すぐ試せる部分ですから」

彼の言葉に、勇気をもらった。

This Winter!



この冬にレベルアップしたいサイクリストへ!

最旬 トレーニンググッズ ガイド

今年も寒〜い冬がやってきた。こんなときは室内トレーニングに励むに限る。
さて、それにはインドアトレーナーが最適だが、
今は驚くほど機材が進化しているのをご存知だろうか?
おっと体のケアも忘れずに。ということで、今冬注目のグッズをご紹介!

僕がガイドします!

大宅宏幸
Hiroyuki OYA

トレーニング系企画を多く担当する編集部員。いろいろなトレーニンググッズに触れる機会が多い。一般自転車乗り目線で紹介します!

-04-
ワフー
ELEMNT ROAM
p.85

-03-
フォーアイ
Fliiiight
p.84

-02-
エクスプローバ
NOZA
p.82

-04-
ワフー
KICKR
p.85

photo●茂田羽生/吉田悠太

Don't Freeze

オフシーズンに買うべきアイテムはこれだ!!



item 01

エリート

ELITE

豊富なラインナップを誇るトレーナー界の雄

室内トレーナーの定番メーカーであるイタリアのエリート。
その入門~ミドルグレードのスマートトレーナーが刷新！
選んで間違いなしの製品群。その魅力に迫ろう。

㊐カワシマサイクルサプライ ☎072-238-6126 www.riogrande.co.jp



●インドアトレーニングでは、スマートトレーナーに加えて各種アクセサリーをそろえると便利だ。PCやタブレットを載せる「ポサ・デバイススタンド」(1万2800円・税抜)は折りたたみ可能で使い勝手がいい。「トレーニングマット」(1万400円・税抜)は滴る汗で床を汚すのを防ぎ、防振防音効果もある

©ディレート エックス **DIRETO X**

DATA

価格／11万2400円(税抜・前輪用ライザーブロック付属)
寸法(脚を開いた状態)／長さ650㎜×幅840㎜×高さ550㎜(収納時の幅は300㎜)
重量／15kg
対応エンド／130-135㎜クイックリリース、12×142㎜スルーアクスル
最大シミュレーション勾配／18%
出力計測精度／誤差±1.5%

持ち運びもラクラク



●本体に取っ手が設けられており、さらに土台のアーム部を畳むことができるので、持ち運びがしやすい。しかも、持ってみると意外と軽いと感じたのが好印象



静粛性が従来比で50%アップ！



計測精度が向上した光学式パワーメーター内蔵

●セカンドグレードの「ディレート」がブラッシュアップされたモデル。負荷ユニットの改良で18%の登坂負荷を再現できるようになり、内蔵の光学トルクセンサー式パワーメーターも誤差±1.5%という高精度になった。さらに静粛性は何と50%もアップしている！

text●本誌・大宅宏幸

さすがはエリート

エリートは、イタリアの名門サイクルアクセサリーブランドだ。ボトルやボトルケージにおいて、UCIワールドツアーでの使用率が最も高い。そして、室内トレーナーのブランドとしても歴史は古く、プロの使用率が高いことはもちろん、一般の自転車乗りにも多く愛用されており、まさにトレーナー界の雄である。

そんなエリートの、入門~ミドルグレードに当たるスマートトレーナー群が刷新された。セカンドグレードに当たる「ディレートX」、サードグレードに当たり新登場の「スイート」、そして同じく新登場で入門機に当たる「トゥオ」の3つだ。

早速、それぞれのトレーナーに実際に乗り、使用感を試してみた。

まずディレートXについて。前作のディレートも試乗してみたことがあるのだが、静粛性が50%アップしたという触れ込みのとおり、確かに実感としてかなり静かになっていると感じた。あえて板張りの床という振動が伝わりやすい状況で乗ってみたが、ほとんどチェーンとクランク、スプロケットがカチャカチャと鳴る音しか聞こえない。床にも振動はほとんど伝わっていないようだ。負荷を高めてこいでみても、大して振動が高くならなかった。また、こいでみた滑らかさもかなり向上しており、固定式ながら実走感にかなり近い。

続いてスイート。コンパクトに畳んで収納できるのが特徴だが、正直上位モデルのディレートXと違いが

操作が簡単なトレーナー入門機



性能と収納力を両立した画期的モデル





●同じく新登場のタイヤドライブ式スマートトレーナー。室内トレーナーの常識を覆す、インテリアに調和したイタリアン・ファニチャーデザインが特徴的だ。メカに詳しくない人でも扱いやすい、スマートトレーナーの入門機的一台である

部屋に溶け込む 機能美あふれるデザイン

TUO ◎トゥオ

DATA

価格／5万5400円（税抜）
寸法（脚を開いた状態）／長さ680mm×幅690mm×高さ410mm（収納時は各430×315×560mm）
重量／10.3kg
対応エンド／130-135mmクイックリリース、12×142mmスルーアクスル
最大シミュレーション勾配／10%
出力計測精度／誤差±3.0%

自動負荷機能搭載の タイヤドライブ式トレーナー



●前述のとおり負荷ユニットはタイヤドライブ式。パワーメーターリンク機能を搭載するが、パワーメーターがなくても自動負荷調整機能が作動する

見た目もスマートに収納



●アーム部と負荷ユニット部は、写真のようにコンパクトに畳むことができる。畳んでも見た目はおしゃれで、ちょっとしたインテリアのようだ

SUITO ◎スイート

DATA

価格／9万4800円（税抜・前輪用ライザーブロック&シマノ11速カセットスプロケット付属）
寸法（脚を開いた状態）／長さ760mm×幅560mm×高さ495mm（収納時の幅は150mm）
重量／14.5kg
対応エンド／130-135mmクイックリリース、12×142mmスルーアクスル
最大シミュレーション勾配／15%
出力計測精度／誤差±2.5%

シマノ11速カセットスプロケット装着済み！



●2020モデルから新登場のスマートトレーナー。コンパクトに収納できるうえに、上位モデルに迫る静粛性・負荷再現度・計測精度を誇る。パワーメーターと直接接続し、負荷が最適に調整されるパワーメーターリンク機能も搭載する



●購入時、既にシマノ11速カセットスプロケット（11-28T・R7000グレード）が取り付けられており、すぐにこぎ出せるので非常に便利だ

収納時の幅はわずか15cm!!



●土台のアームを畳むと、写真のようにわずか幅15cmになる。本体上部に取っ手があり、持ち運びもしやすい。使わないときは畳んで部屋の隅に置いておくといいだろう

column

純正アプリ my E-Training（マイイートレーニング）が1年間無料！



これらの製品は、全て「ズイフト」をはじめ主要トレーニングアプリに対応。また高機能な純正アプリ「マイイートレーニング」があり、これらを買うと1年間無料で使用できる特典が付いてくる。

分からないくらい静かだった。こいでみた感触や負荷の掛かり方の滑らかさも、ディレートXとの違いはまったく分からないほど。驚きである。

最後にトゥオ。まず感動したのは、「これ、本当にタイヤドライブ式？」と思えるほどの滑らかなペダリング感だ。上位モデルに比べ、さすがに振動は若干大きく出ている感触はあるものの、全然気になるレベルではない。入門機を超えた完成度だ。

価格、取り扱いやすさ、トレーナーとしての性能を総合すると、一般の自転車乗りにはスイートが最もお薦めできる。豪脚でよりシリアスにトレーニングをしたい人ならディレートX、「とりあえず始めてみたい」という人ならトゥオを選べば間違いない。さすがエリート、である。

item 02

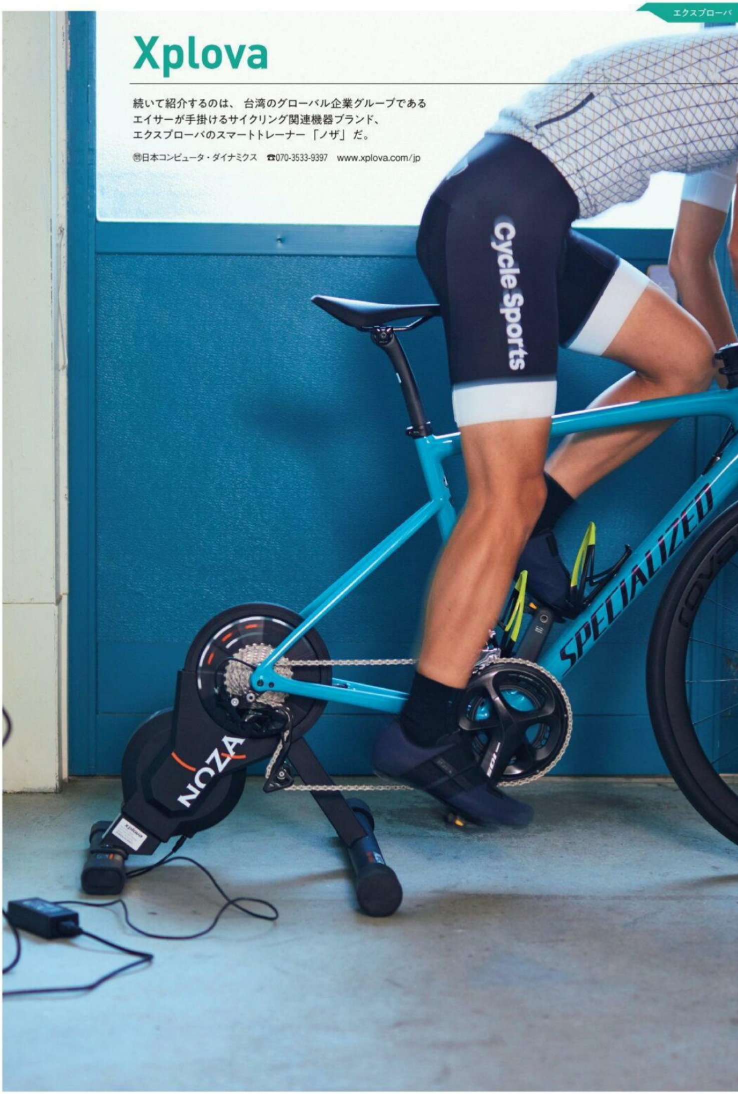
エクスプローバ

Xplova

PCで世界的に有名な「Acer（エイサー）」が放つ新ブランド

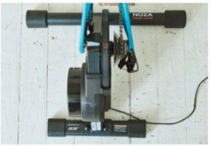
続いて紹介するのは、台湾のグローバル企業グループであるエイサーが手掛けるサイクリング関連機器ブランド、エクスプローバのスマートトレーナー「ノザ」だ。

㈲日本コンピュータ・ダイナミクス ☎070-3533-9397 www.xplova.com/jp



text◉本誌・大宅宏幸

高い静音性を誇るベルトを採用



●本体を支えるアーム部は、前側が長く後ろ側が短めの2本の直線の棒型。シンプルですっきりとした形状で、かつ安定性が高い構造となっている



●負荷ユニットには静音性の高いベルトを採用。時速30km走行時の騒音レベルは58dB（デシベル）で、図書館でも使用できるほどの静かさ！

前輪用ライザーがなくても車体は水平に



●前輪にライザーを使わなくても車体の水平が出る。いちいちライザーを置く手間も省け、また結果として車高も低くなるので、足つき性もいい。ハンドルがある程度自由に動くのも良い点だ

column

エクスプローバ ワークアウト

Xplova Workout アプリは 無料ダウンロード可能!



App StoreやGoogle Playから無料でダウンロードできる専用アプリもある。FTP計測をはじめ、豊富なワークアウトが可能で便利だ。もちろん「ストラバ」「トレーナーロード」など、主要アプリにもほぼ対応する。

最大出力2500W!
強度の高いトレーニングを実現

●トップスプリンターのもがきにも耐える驚きの最大対応出力を誇る、ダイレクトドライブ式スマートトレーナー。シリアスレーサーの強度を上げたトレーニングに十分に耐えられ、計測精度も高い。それで価格は何と9万円を切る！

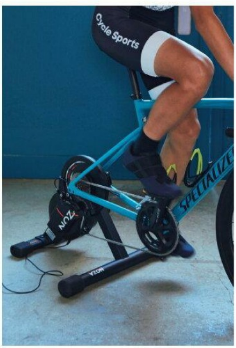


NOZA

◎ノザ

DATA

価格／8万8000円（税抜）
寸法（脚を開いた状態）／長さ518mm×幅620mm×高さ453mm
重量／16.5kg
対応エンド／130-135mmクイックリリース、12×142mmスルーアクスル、12×148mmスルーアクスル
最大シミュレーション勾配／18%
出力計測精度／誤差±2.5%



驚くほど静か……
騒音レベルは時速30kmで58dB

図書館でも使える静粛性

PCおよび関連製品で世界的シェアを誇るエイサー。そのエイサーが手掛けるサイクリング関連製品ブランドがエクスプローバだ。

動画撮影機能を備えた画期的GPSサイクルコンピュータの「X5エボ」、ハブやクランクに取り付けるだけの革新的スピード&ケイデンスデュアルセンサーの「HS5」など、魅力的な製品をラインナップする。

そのエクスプローバが2018年にリリースした唯一にして絶対的スマートトレーナーがこの「ノザ」だ。最大の特徴は、何と最大2500Wもの高出力に対応する負荷機能と、「図書館でも使える」という触れ込みの静粛性だ。高出力対応という特徴もさることながら、やっぱり気になるのは静粛性だろう。本当に図書館で使えるレベルの静かさなのか？　早速試乗してみることにしよう。

乗ってみると、これは本当に図書館で使えるレベルだ！　実感として、クランク・チェーン・スプロケットの駆動音以外、まったく感じられないといって過言ではない。床への振動も何も伝わっていないんじゃないかと思えるレベルである。さすがに集合住宅の場合は床に防振対策をした方がいいだろうが、鉄筋コンクリート製の建物であれば、トレーニングマットを1枚敷いておく程度で、おそらく階下に何も迷惑を掛けることはないと思われる。公称値では、時速30km走行時（だいたい180〜200W程度）で58dBということだが、それ以上に負荷を掛けてみても、全然音がうるさくなる気配が感じられなかった。すばらしい。

一方、ペダリング時の負荷の滑らかさも秀逸だ。実走感にかなり近く、負荷を上げてみても嫌なゴリゴリする感じがない。この点も見事。

これだけの性能なら、さぞ高額なのかと思いきや、税抜8万円台という、他社では考えられないリーズナブルさだ。これはまさに、グローバルなエイサーという企業の力とその技術力によるものである。

メーカー側の情報によると、発売から約1年が経過しアップデートが施されてきており、品質と日本国内でのサポート体制が成熟してきているとのこと。まさに今が買いだ。

item 03

フォーアイ

4iiii

磁力で負荷を発生！ 画期的な非接触式トレーナー



パワーメーターや心拍計をラインナップする4iiii（フォーアイ）から、かなりインパクトのあるスマートトレーナーが登場！

問トライスポーツ ☎078-846-5846 www.trisports.jp



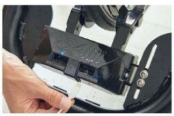
ホイールまわりとトレーナーはまったく触れない！

●リムに磁力を発生させる装置を沿わせることで、タイヤにもリムにも触れることなく負荷を掛ける画期的システム。ホイールが回ると装置が自動で感知して作動する



スポークに速度センサー用パーツ装着

●スポークに「速度インデックス」というパーツを取り付け、速度を感知する。このパーツは手で簡単に装着することができる。エアロスポークでも取付可能だ



内蔵バッテリーだけで約2時間稼働

●バッテリーを内蔵しており、電源につながなくとも約2時間稼働する。電源のないレース会場で、ウォームアップに使うという芸当も可能なのだ

マグネットアレイ（磁石列）で負荷を発生させる仕組み



Fliiiight

◎フライト

DATA

価格／6万2000円（税抜）
寸法（脚を開いた状態）／長さ552mm×幅741mm×高さ450mm（保管時は各565×470×110mm）
重量／7.9kg
対応エンド／130-150mmクイックリリース
最大シミュレーション勾配／7％

●磁力によって負荷を発生させるという、新発想のスマートトレーナー。ホイールまわりに触れないので、まったく振動が発生しない！固定方法はタイヤドライブ式に同じく、エンド部を挟み込む方式だ

text◉本誌・大宅宏幸

注目度ナンバーワンの一台

フォーアイはカナダのブランドで、コストパフォーマンスの高いパワーメーターでかねてから定評があり、2019年10月より国内での取り扱いが開始された。そのフォーアイから新たに登場したのが、この「フライトスマートトレーナー」だ。

そのシステムは度肝を抜く。磁力で負荷を発生させ、ホイールまわりに触れないのでまったく振動が発生しないというのだ！ 早速試乗する。

ペダリングしてホイールを回し始めると、ウィンウィンと負荷発生装置が稼働し始めた。確かに、リムにもタイヤにも触れていないのにしっかりと負荷が掛かっている。タイヤドライブ式ともダイレクトドライブ式とも違う、〝新感覚な負荷の掛かり方〟という感じだ。

気になる振動だが、わずかながら発生しているように感じた。おそらくハブの回転など、バイク自体の駆動による振動がトレーナー本体に伝わってしまうことによるものだと思われる。とはいえ、かなりの静粛性。

バッテリー内蔵かつバイクの装着も容易なので、レース会場でウォームアップに使うには難があるというスマートトレーナーの弱点を、克服しているのが最大の強みではないだろうか。家ではトレーニング用、レース会場ではウォームアップ用として、両刀で使える珍しいスマートトレーナーと言えよう。タイヤが減ることがないのも非常にありがたい。この冬注目度ナンバーワンの一台だ。

※本製品はアルミ素材のリムでのみ使用可能だ。詳しくは、公式サポートページを確認しよう（4iiii.com/support）。

item
04

ワフー
wahoo

“エコシステム”が究極のインドアライドへと誘う

現実の風量や勾配を変化させる独自の機器を展開し、
1ブランドで全てのニーズに応える
気鋭のワフーから、2つの注目製品を紹介！

㊞ワフーフィットネスジャパン
infowahoojapan@wahoofitness.com　https://jp.wahoofitness.com



KICKR ◎キッカー

滑らかでリアルな走行フィーリングを実現



DATA
価格／15万2550円（税抜・シマノ11速カセットスプロケット付属）
寸法（脚を開いた状態）／長さ540㎜×幅710㎜×高さ470㎜
※高さは700Cセット時
重量／21kg
対応エンド／130-135㎜クイックリリース、12×142㎜スルーアクスル、12×148㎜スルーアクスル
最大シミュレーション勾配／20%
出力計測精度／誤差±2.0%

●ワフーのスマートトレーナーの最上位モデル。最大対応出力は2000Wにも及び、かつ高い出力計測精度と圧倒的実走感を誇る。一度に3デバイスをBluetooth接続可能で、拡張性も抜群である

ELEMNT ROAM ◎エレメントローム



DATA
価格／4万6000円（税抜）
寸法／58.4㎜×89㎜×17.8㎜
重量／93.5g　画面サイズ／68.58㎜
電池寿命／17時間

ハイエンドのGPSサイクルコンピュータ

●2019年に新たにラインナップに加わった、最上位のサイクルコンピュータ。シンプルな操作感かつ長時間のバッテリー駆動を実現し、GPSによるナビ機能の精度も高い

見やすいカラーディスプレイ 登録ルートを室内でトレース可能



●太陽光下でもよく見える特殊なディスプレイを採用する。同社スマートトレーナーと連動し、登録ルートを再現したり、各種ワークアウトも行えるのだ

高い実走感を再現する 大型フライホイール



●まったく新しいアルゴリズムを採用した大型のフライホイールを搭載し、現実の走行感をかなり忠実に再現することが可能

ディスクブレーキの キャリパーと干渉しにくい構造



●ディスクブレーキのバイクを設置する際、本体とブレーキキャリパーが干渉しないように設計されている。実際、かなりありがたい配慮だ

もう外を走らなくていい!?

先進的サイクリング関連デバイスを展開するアメリカのワフー。最大の特徴はその〝エコシステム〟にある。同社製品の中には、例えばアプリ上の走行状況に応じ風量を自動で変化させる「キッカーヘッドウィンド」、同じく勾配を変化させる「キッカークライム」などがあり、関連製品と連携して使うことで、1ブランドであらゆるインドアサイクリングのニーズに応えてしまうのだ。

今回は、そんなワフーの最上位スマートトレーナーの「キッカー」、そして2019年に新登場のGPSサイクルコンピュータ「エレメントローム」を試してみよう。

まずはキッカー。何度も試乗しているのだが、改めて試してみて「やはり頭一つ抜け出ているな」と実感。負荷の掛かり方は得も言われぬ気持ち良さで、他社の追随を許さない滑らかさと実走感だと感じる。静粛性も申し分ない。インドアトレーナーに乗っていることを忘れるほどだ。

次にエレメントローム。物理ボタンのみのシンプルな操作で、ライド中の誤操作を生みにくいのがいい。キッカーとペアリングさせ、ワークアウト機能も試してみたが、これもかなり便利。タブレット等とアプリを用意しなくても、これがあればすぐスマートトレーナーの機能が楽しめるのが利点だと感じた。

キッカーはスマートトレーナーの中では最も高価な部類だが、それ以上の価値がある。欲しいぞ……。

text●本誌・大宅宏幸

item
05

アスリート キューテン

ATHLETE Q10

エネルギー産生力で走力を磨く

自転車に乗るうえで、エネルギーはあればあるほど良い。たくさんのエネルギーが作り出せれば、リカバリーもスムーズで、負荷の高いトレーニングを継続することが可能となる。「ATHLETE Q10」はそれをサポートするスポーツサプリメントだ。

問ニューレックス ☎06-6930-5110 www.athleteq10.com



ラインナップ充実!!

ミトコンドリアを構成する成分を配合するサプリメント



●3種類のジェル、30粒入りのボトル、そしてパウダータイプと用途に応じて各種そろう

不足がちのQ10を取り戻す

サイクリストにとって、運動パフォーマンスを高めるために必要なのは何だろうか？　地道な日々のトレーニングもさることながら、重要なのは〝カラダのコンディショニング〟だ。もちろん、栄養バランスの良い食事は必須である。加えて、ふだん口にする食品からは得にくい栄養素をサプリメントで補給することが欠かせない。では、多くのエネルギーを消費する〝持久系アスリート〟のパフォーマンスアップにつながるサプリメントには、どのようなものがあるだろうか？　ここで紹介する「アスリートQ10」は、体内細胞にあるミトコンドリアに着目したサプリメントだ。

人体は約60兆個の細胞で構成されており、その一つ一つにミトコンドリアと呼ばれる細胞小器官が存在する。それが摂取した糖質や脂質などの栄養分からエネルギーを生み出すのだが、その過程で大切な役割を担っているのはコエンザイムQ10。細胞内の〝エネルギー工場〟とも言えるミトコンドリア内に含まれ、その働きを促す成分である。

コエンザイムQ10は元来、体内で生成されるが、その量は20歳をピークに減少していく。年を取るにつれ、食事などでいくら栄養分を取っても効率良くエネルギーを作れなくなっていくのだ。エネルギーを生む能力の低下は、取りも直さず、運動能力のダウンに直結する。だから、エネルギー消費量の多い〝エンデュランス系アスリート〟こそ、これを日頃から積極的に補ってやることが肝心なのだ。

1日にいるコエンザイムQ10は、通常100mg。この量を一般的な食品から取り込むとなると、例えばイワシなら20尾、牛肉だと3kg、ブロッコリーの場合は12kgも食べなければならない。最先端のスポーツニュートリション、アスリートQ10を1粒飲めば、それを簡単に賄える。取り入れづらい成分は、サプリメントをうまく活用して補うのが効率的と言える。

text◉本誌・吉田宣光

ふだんの練習からレース本番まで、シーンに合わせて使える

― ATHLETE Q10 シリーズ ―



アスリートQ10
価格／3500円（税抜・30粒入り）

●体内ですぐに働く還元型コエンザイムQ10を1粒当たり100mg含有。1日の摂取目安量は1粒で、レース当日と前後の5日間は3粒に増やすローディングがお勧め

アスリートQ10 カフェイン
価格／2100円（税抜・6袋入り）

●カフェイン（50mg）を配合したブラッドオレンジ味のジェル。還元型コエンザイムQ10は30mg含有する。1袋当たり114kcal。レース中のパフォーマンスアップに

アスリートQ10 BCAA
価格／2100円（税抜・6袋入り）

●還元型コエンザイムQ10（50mg）のほか、運動時に筋肉でエネルギー源となるBCAA（バリン、ロイシン、イソロイシン）を1000mg、脂肪の運搬を助けるL-カルニチンを250mg配合したジェル。グレープフルーツ味。ハードなトレーニング前やレース直前に

アスリートQ10 ハイエナジー
価格／2100円（税抜・6袋入り）

●レース中盤でのカロリー補給に最適なジェル（1袋当たり128kcal）。還元型コエンザイムQ10は30mg含有。グレープ味

アスリートQ10 グルタミン
価格／2100円（税抜・10本入り）

●日々のコンディショニングとレース後の回復に使えるヨーグルト味のパウダー。グルタミン3000mgと腸内環境を整えるラブレ乳酸菌も配合する。還元型コエンザイムQ10は30mg含有





column

「毎日飲んでいます。朝晩に2～3粒ですね」

ハムスタースピン主宰
福田昌弘さん

トレーニングプログラムを提供するハムスタースピン代表の福田昌弘さんに、アスリートQ10を試してもらった。飲むタイミングは日によって異なるが、朝と夜にそれぞれ2～3粒摂取というルーティンを続けたところ、10日ほどたって体調の良さを感じ始めたという。循環器系の能力と有酸素パワー生成の上限を示すVO_2maxの値も上がってきているそうだ。「VO_2maxはガーミンでチェックしていますが、自分の体感的なパフォーマンスにも近いと感じているので、調子の指標になっています。10日間でその数値が61から63に向上しました。自己ベストに向けて、ここからが勝負です。何かを飲んでパフォーマンスが上がるというよりは、体調が安定することが一番です。結果として、順調にトレーニングを重ねることができますね」。ロードバイク、MTB、ランニングなど、さまざまなメニューを織り交ぜて日々トレーニングを続ける福田さんを、アスリートQ10は効率的にサポートしている。

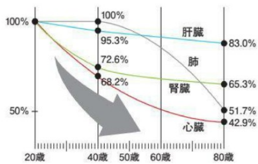
※福田さんのコメントは個人の感想です。商品の効能を保証するものではありません。

還元型コエンザイムQ10とは？

体内に存在する量の経年変化

還元型コエンザイムQ10は、年齢と共にその量が減少していく。多大なエネルギーを必要とする心臓などでは、20歳を境に急激に減り始める。40歳では約3割減、80歳では約6割減だ。

出典：kalen A.,et al.,Lipids,24(7),579-584(1989)



エネルギーを生む重要な役目



分解された糖や脂肪はミトコンドリア内のクエン酸回路を経て電子となり、酸素と結びついてエネルギーと水に変わる。還元型コエンザイムQ10はエネルギー生成のサイクルを活性化。これがないと、効率的にエネルギーを作れない。また、還元型コエンザイムQ10にはトレーニング時に発生する活性酸素を減らす働きも期待できる。

ちなみに、コエンザイムQ10には〝酸化型〟と〝還元型〟があり、従来は前者を配合した製品が主だった。そもそも酸化型を取ってもカラダの中で還元型に変換されてから作用するのだが、アスリートQ10に配合されるのは体内ですぐに働く還元型。膨大なエネルギーを使うサイクリストにはうってつけのタイプだ。継続して飲用することによりローディングも可能で、〝カラダのコンディショニング〟には最適である。

「飲み始めてからトレーニング時の調子が良いですね。飲み始めた当初は何となく効いてるのかな?ぐらいでしたが、その後はあまり疲れを感じず安定してトレーニングを続けることができました。VO_2max（最大酸素摂取量）の数値も徐々に上がっていますよ」

プロコーチの福田昌弘さんも高く評価する新機軸のスポーツサプリメント、アスリートQ10。体内を還元型コエンザイムQ10で満たして、アナタもミトコンドリアでのエネルギー産生を意識してみよう。

item 06

ピクノレーサー

PycnoRacer

トレーニングは体の回復と適切な栄養を取ることとセットで考えないといけない。そこで、ここでは一押しのスポーツサプリメントを紹介しよう。

㈲小林製薬　0120-60-9876　www2.kobayashi.co.jp



エンデュランス能力アップをサポート

column

超過酷なMTBレースでその効果を実感!



筆者は2019年に「松野四万十バイクレース」という、12時間以上も過酷な山岳未舗装路を走り続けるMTBレースに挑戦した。1か月程度のトレーニング中に本製品を飲み続けたところ、見事完走。疲労の回復がふだんと違い、結果として本番で調子が上がると感じた。

競合他社にない独自成分配合 スポーツサプリ界屈指のBCAA配合量



※本製品はLGC社アンチドーピング認証「インフォームド チョイス」取得済みです。

DATA
価格／ 9000円（税抜・30本入り）
主な成分（1日2本あたり）／ピクノジェノール60mg、アルギニン1200mg、BCAA4800mg、ロブピット10mg

●BCAAが1日の目安摂取量当たり何と4800mgも含まれ、同系統のスポーツサプリメントの中でも最高峰の含有量を誇る。また、珍しいピクノジェノールを配合することで、持久系能力向上を助ける

虹色のとっておきアイテム

text●本誌・大宅宏幸

トレーニングをして体力を向上させるためには、単に鍛えているだけではだめだ。鍛えることと同時に、栄養を取って体の回復を図らなければ、運動能力は上がっていかない。

この栄養を取ることついて、食事だけで賄えればいいのだが、なかなかそれも難しいのでスポーツサプリメントを上手に活用したい。

そこでぜひお薦めしたいのが、小林製薬の「ピクノレーサー」だ。本製品は2019年4月に発売されたばかりの新しいアミノ酸系スポーツサプリメント。その最大の特徴は、屈指のBCAA（必須アミノ酸）を含有することと、他のスポーツサプリメントでは見られない「ピクノジェノール」という成分を含むことだ。

特に後者のピクノジェノールについてだが、これはフランスの海岸松の樹皮抽出成分で、欧州では医薬品として使われ学術研究も盛んな注目成分だ。これには持久系スポーツの能力向上を助けるという研究結果(*1)があり、そこに小林製薬は着目し、本製品を開発した。本製品を活用することが、エンデュランス能力向上の一助となることが期待できるだろう。

スティックタイプで携行しやすく、水でさっと飲めるのも良い点だ。味も飲みやすいよう工夫されている。

なお、この虹色のパッケージには自転車競技の「アルカンシェル」の意味が込められている。注目のこの新サプリを、ぜひともお試しあれ。

*1：参考文献 Vinciguerra, G. et al.: PYCNORACER®, A FITNESS DRINK INCLUDING PYCNOGENOL® IMPROVES RECOVERY AND TRAINING IN THE COOPER TEST. Panminerva Medica 2019

※この記事は個人の感想であり、商品の効能を保証するものではありません。

Cycle Sports

八重洲出版
YAESU Publishing Co.,Ltd.

冬のサイクリングではどんな時に寒さを感じる？

SITUATION
1

走り出し前

ぬくぬくの布団を出るのは誰でもツライ。太陽が昇ってくれば暖かくとも、朝の冷え込みは厳しいのである。かと言って、厚着をしてライドに出ると、すぐに暑くなり体温調整が難しい。

SITUATION
2

途中の休憩時

真冬のライドでは、ランチなどの休憩先から再びスタートする時に何より寒さを感じる。ラーメンなど温かい食事を取っても、汗が冷えてしまうと外気に触れた瞬間、一気に寒さがぶり返す。

SITUATION
3

長い下り坂

これも地獄の苦しみ。上りで体が温まり、汗をかいた分、汗冷えは全身を襲う。指先、つま先、お腹まわりは特に冷える。もはや感覚もなくなるほどで、安全に下るためにも下り坂での防寒は必須。



サイクルワークスフィンズ
遠藤健太店長

新潟県長岡市にあるショップの店長として、最速店長選手権にも出場し、ツール・ド・おきなわも走る。雪に覆われる長岡の冬には、MTBやファットバイクも乗りこなす。機材やウェアのインプレッションにも定評あり。

Shop Data
新潟県長岡市左近2-53
☎0258-33-8823
www.cw-fins.com

冬を乗り切るポイントは……

肌に触れている部分は大事!

アンダーウェア選びや着替えを持つことで絶えずサラサラの状態を保つ





ホットオイルで体はポカポカ

スタート前にホットオイルやジェルを塗ることで着込まなくても大丈夫

ウェア選び、ホットオイル、サーモボトルであったかライド!

サイクリスト 真冬の防寒術

Warm ride

真冬は気合で乗り切る!なんてしちゃいけない。体調でも崩したら、元も子もない。そこで寒さには慣れっ子の新潟県長岡市にあるショップの店長をはじめ、防寒ウェアやアイテムを取りそろえるショップのスタッフから、快適に走るためのアイテムとコツを聞いた!

text◉頓所直人　photo◉茂田羽生／佐藤竜太　バイク協力◉ヨネックス

真冬のライドから、凍えるような寒さを、完全でなくとも取り除くことができたら、集中力も高まり、快適で濃密なライドになるのではないか。それに真冬のライドには思いもしないメリットがあると、新潟県長岡市にあるショップ「サイクルワークスフィンズ」の遠藤健太店長が言う。

「冬場には体が冷えないように、肉体のエネルギー消費が激しくなります。つまり、ダイエット効果も期待できます。ただ、ハンガーノックには注意して、補給も忘れずに」

一方、ウェアを選んだり購入するのが面倒で、冬は部屋でローラー台ばかりというのも考えもの。

「ローラー台に慣れると、ローラー台の体になり、ペダリングもローラー台向きになります。外乗りもしないと、変なクセがついてしまいます」

こう話す遠藤店長が真冬の防寒術として重要視するポイントが、肌に触れる部分の対策だ。

「これまで防寒というと、保温性の高い素材が注目されていました。ところがここ最近は、吸った汗を吐き出してくれる疎水系のアンダーシャツを各メーカーともラインナップしています。肌自体を常にサラサラの状態に保つことで、寒さの一番の原因である汗冷えがしなくなります」

またレースシーンではよく使われるホットオイルも重宝するという。

「ホットオイルもアンダーシャツの原理と似ていて、汗や水分を肌に触れさせないために使います」

吸湿速乾性のアンダーシャツにホットオイルで、この冬を乗り切れ!

末端を冷やさない冬ウェアの選び方

体は疎水系のアンダーシャツで汗冷えを防いでも、つま先や指先など、末端の冷えは耐えがたいものがある。そこで末端を寒さから守る方法についても、遠藤店長に聞いてみた。

「腕や脚、特に膝から下はつま先の他はあまり寒さを感じません。むしろ、走り始めると暖かく感じるほど。ですから、カバーすべきはお腹まわりと、指先、つま先といった末端です」

遠藤店長のショップのある新潟県長岡市は冬には雪に覆われる。そんな寒いエリアならではのエクストリームな防寒もあるという。

「0度Cからマイナス5度Cという極寒の日には、つま先を守るため、ソックスのまわりにサランラップを巻いて、シューズを履き、トゥーカバーにシューズカバーをします。でも、あくまで極端に寒い日の装備で、サランラップはシューズの中で足が滑るのであまりお薦めできません」

指先に関しては、インナーグローブや、グローブの上にするオーバーグローブも紹介してくれた遠藤店長。でも、一番お薦めしたいものがあるという。キーワードはやはり汗。

「グローブの専門メーカーであるイントロの冬用グローブで、裏地にクールマックス素材を使っているものがあります。冬でも運動強度を高めに走ると手に汗をかいて、それが冷えてくることがあります。でもこのグローブの中は常にサラサラなので、汗による冷えがありません」

この他、遠藤店長がお薦めする真冬のライドを快適にする防寒術を次ページで紹介したい。



アンダーウオームキャップ 2800円 問A

ウィンドブレークベスト 9000円 問A

防風ウォームジャケット 1万6000円 問A

高機能アンダーの素材はブレステックメリノPP

ブレステックメリノPPロングスリーブアンダー（薄手） 6500円 問A



オンヨネのブレステックメリノPPは、水を含まない繊維ポリプロピレンと、呼吸する繊維メリノウールなど複数の繊維を独自技術で組み合わせ、互いのメリットを高い次元で融合した。

防風グローブ 4600円 問A

裏起毛タイツ 1万4000円 問A

BBB・ヘビーデューティOSS 4200円～5600円 問B

問A：オンヨネ ☎0258-24-7069
問B：ライトウェイプロダクツジャパン ☎03-5950-6002

サイクリスト
真冬の防寒術
Warm ride

TIPS
1 スタート前にホットオイルを塗る





イナーメスポーツアロマ・ウィンターアップオイル(30mℓ)
1364円
レインジェル 1636円
問ディッセターレ
☎052-734-3534

ホットオイルを塗った箇所がポカポカするため、外気の寒さに対して体が大きな影響を受けない。のんびり走りたい人も、朝家を出る前にお風呂で体を温め、オイルを塗るといい。

TIPS
2 アンダーウェアの着替えを持っていく

ライドの途中で食事などで休憩する場合には、アンダーウェアを着替えるのが一番の防寒対策。バックポケットに汗で湿らないよう工夫して、予備のアンダーウェアを持って行こう。



TIPS
3 末端が暖かくなる小物をうまく活用しよう

トゥーカバー、シューズカバーは、温度によって選択する。シューズカバーで出かけてトゥーカバーを携帯してもいい。耳が切れるように寒い日はウォームキャップがいいが、ネックウォーマーを耳まで引き上げてもよい。暖かくなったら脱ぎ着して温度調節をしよう。



シマノ・ソフトシェルトゥカバー 2500円
問シマノ お客様相談窓口
☎0570-031961(ナビダイヤル)



マヴィック・エッセンシャルネックウォーマー
3800円
問Mavic Japan
☎03-5326-3175





イントロ・トリガー3
8500円
問クラフトマンズ・ワーフ
☎044-932-0407

グローブは気温に応じて準備するといい



オンヨネ・中綿オーバーグローブ
5600円 問A

オンヨネ・防風グローブ
4600円 問A

オンヨネ・インナーグローブ
2400円 問A

指先の冷えはブレーキの操作にも影響するため、防寒に注意したい。基本はメーカーが推奨する温度帯に合わせて使うが、予備のインナーグローブや、下り坂用にオーバーグローブも用意すると安心だ。

TIPS
4 休憩時に温かい飲み物を





サーモス・真空断熱ケータイマグ FJF-580
3800円
問マルイ
☎078-451-2742

最近はボトルケージにフィットするサイズのポットも多数ある。遠藤店長お薦めはサーモスの製品。だが注意がある。「保温力が高すぎるので、熱湯は避けて水で薄めましょう」。

TIPS
5 下りで冷える場合はさらに念入りに防寒を

できれば避けたい真冬の下り。止むを得ない時には、かさばらない程度に畳めるウィンドストップ素材のオーバーパンツやウィンドブレーカーを持っておくと凍えずに済む。

オンヨネ・オールウェザー3/4パンツ
1万1000円
問A







 ※価格は全て税抜

あったかウェア&小物お薦めカタログ



Shop Data

ワイズロード新宿ウェア館
東京都新宿区新宿2-19-1 BYGSビルB1F
☎03-5363-5696
http://ysroad.co.jp/shinjuku-wearkan

ワイズロード **根本 亨**さん

全国37店舗のうち、新宿、上野、池袋、横浜、大阪、名古屋にウェア館を展開する、ワイズロードのウェア統括マネージャー。サイクルウェアやウェア小物の品ぞろえは群を抜く。



Shop staff 01

極寒ライドも問題なし パールイズミの防寒力

安定感のあるパールイズミのモデルで全身コーディネートをしてくれたワイズロードの根本店長。キャップは、毛足の長いフリース素材で耳までカバーできる定番のウォームキャップ。アンダーウェアは、0℃対応の水分を吸収し発熱する素材を採用した、コンフォヒートハイネックロングスリーブ。ジャケットは、パールイズミが提案する未来志向のサイクルウェア、ビジョンシリーズからストレッチが効いて、冬用ジャケットにありがちなゴワゴワ感のない、柔らかな着心地とフィット感のあるビジョンウインタージャケットを推薦。グローブも同じくビジョンシリーズのウインターグローブ。指先の中綿が二重構造のため、保温性が高い。足もとは、遠赤外線効果の高いウインドブレークチタニウムを採用した、プレミアムシューズカバーで締めくくる。



パールイズミ・ウォームキャップ 3000円 問C



パールイズミ・ビジョンウインタージャケット 2万7000円 問C

パールイズミ・インナーウォーマ 3600円 問C

パールイズミ・コンフォヒートハイネックロングスリーブ 8500円 問C

パールイズミ・ビジョンウインタービブタイツ 2万7000円 問C



カブト・OVG-1W オーバーグローブ 4500円 問D

●グローブの上から着用するオーバーグローブ。ネオプレーン素材で保温性も高く、伸縮性もあるため、使い勝手はかなりいい



クラフト・アクティブエクストリーム 2.0 WSハット 4600円 問E



クラフト・アクティブエクストリーム 2.0 WSクルーネックアンダー 1万1800円 問E

●前身頃に防風性能の高い素材を用いているため、前面からの寒風をブロックしてくれる。背面や腕まわりは汗を逃す素材のため、運動強度高めの人にもいいアイテムだ



パールイズミ・ウインドブレーク ライト トゥカバー 3500円 問C



パールイズミ・プレミアムシューズカバー 9000円 問C



パールイズミ・ビジョン ウインターグローブ 1万2000円 問C



パールイズミ・ウインドブレーク ライトソックスカバー 5000円 問C

自らを〝実験台〞として、真冬のライドで
数々のアイテムを試すショップのスタッフさん。
その知見から導き出された各ショップの真冬の寒さ対策アイテムを一挙紹介!

Shop staff 02



TOKYO WHEELS **小川正樹**さん

世界最高峰のサイクルウェア、アソスのプロショップとして都内で2店舗目にオープンしたトウキョウ ウエストのバイヤー。自転車セレクトショップ、トウキョウウィールズのスタッフでもある。

Shop Data

アソス プロショップ トウキョウ ウエスト
東京都世田谷区三宿1-3-23
☎03-6706-4687
www.tokyolife.co.jp/cs/visitus/index_04.html





アソス・アソソリーズ GTキャップ
2800円 問F

アソス・
スプリング/
フォール ヘッドバンド
4600円 問F





アソス・
アソソリーズ
ウィンターグローブ
1万2800円 問F

スタイリッシュに冬を乗り切る

アソスプロショップの小川さんからは、運動強度が高めの方に向けたスタイリングを提案いただいた。基本的な考え方として、末端はカバーしつつ、腕や脚はアームウォーマーやレッグウォーマーで対応するスタイルだ。キャップはメッシュ素材ではないので、冬だけでなく通年使える。ヘッドバンドは耳の防寒にもいいが、首元に下ろして保温性の高いネックウォーマーとしても使用できる。お腹まわり対策として、エアブロックベストを推薦。表のシェルは撥水と防風を兼ねるので、多少の雨にも強い。ビブショーツもお腹まわりを防風素材でガードしてくれる。気温8℃前後に最適なタイツというチョイスもある。ウィンターグローブは、冬用としては珍しく指先がスマホ対応となっている。防風性能を持たせたソックスは、分厚くなく圧迫感が少ない。

アソス・
ミレ GT スプリング/
フォール エアブロックベスト
2万4800円 問F



貼るカイロ



●小川さんがウェア類の他にお薦めしてくれたのがカイロ。出先でどうしても寒さを感じたら、腰のあたりにカイロを貼ると暖かいという。小川さん的には、腰痛予防の願いも込めているそう



アソス・
LL.ハブタイツ S7
4万4900円 問F





アソス・エキップ RS スプリング/
フォール ビブショーツS 9
3万4000円 問F

●お腹まわりの寒さを軽減してくれる下腹部のみに防風素材を使用したビブショーツは、ウォーマー類を組み合わせることで、夏以外の3シーズン使えて汎用性が高い

アソス・FUGUSPEER S7
6800円 問F

あったかウェア&小物お薦めカタログ

Shop Data



L-Breath新宿店
東京都新宿区新宿4-1-11
☎03-3354-8951
www.victoria.co.jp/l-breath

Shop staff 03



L-Breath **佐藤雅典**さん

アウトドア用品だけでなく、自転車用品を数多く扱うエルブレスのスタッフ。自転車キャンプなどを自身でも楽しみながら、各ユーザーに合った商品を提供することを心がけている。

サイクルウェアにはない発想で暖かく!

アウトドアアイテムも多数そろえるL-Breathの佐藤さんは、一定の運動強度でも寒くならないアイテムを提案してくれた。ゴアウエアのキャップは、イヤーフラップで耳は暖かく、熱のこもる後部はウィンドストッパーを抜いた構造。スマートウールのバラクラバはメリノウール使用。アウトドアリサーチのイルミネートダウンジャケットは、降車時間の長いキャンプツーリングや輪行で威力を発揮する。ポケッタブルで持ち運びにも困らない。

首まわり

ゴアウエアのネック&スカイウォーマーは、顔の部分にはウィンドストッパーがないので呼吸を妨げない。リンプロジェクトのネックウォーマーは、ベロクロで着脱が楽。



ゴアウエア・ゴアウィンドストッパーネック&フェイスウォーマー
5500円 問G



ゴアウエア・ゴアウィンドストッパーヘッドバンド
5000円 問G

ゴアウエア・ゴアウィンドストッパーサーモビーニー
5500円 問G

頭まわり

スマートウールのバラクラバは高強度の走行でなければオーバーヒートの心配もない。暑ければ頭の部分を下ろしネックウォーマーとしても使える。強度を上げてヒルクライムをする時などは、ヘッドバンドを使うことで耳はカバーしつつ、頭部の熱を逃してくれる。



スマートウール・メリノ250バラクラバ
4600円 問I



リンプロジェクト・鬼起毛ネックウォーマー
3500円 問H



胴まわり

フィット感の高いサイクルウェアは防風や裏起毛でも、保温に欠かせない衣服内のデッドエアが少ない。だからこそ重量300gのイルミネートダウンジャケットが強い味方になる。

アウトドアリサーチ・イルミネートダウンジャケット
3万円 問J



テラノヴァ・エクストリミティーズメリノタッチライナーグローブ
2800円 問K



ゴアウエア・ゴアサーモグローブ
1万円 問G

指先

ゴアウエアのグローブは、インナーが吸湿速乾性素材のため、蒸れ知らず。テラノヴァのグローブは薄手のためインナーグローブとして使いたい。メリノウール100%で暖かい。



ゴアウエア・パーシャルゴアウィンドストッパー ソックス
5800円 問G



スマートウール・ハイクライナークルー
1300円 問I



スマートウール・PhDアウトドアミディアムクルー
2500円 問I

つま先

ゴアウエアのウィンドストッパーソックスは、スニーカー型のビンディングシューズなどシューズカバーができない時に重宝する。スマートウールのソックスは、どちらもメリノウール使用で保温性が高い。

問G:ピーアールインターナショナル ☎052-774-8756 問H:シャノア ☎03-3842-2883 問I:ロストアロー ☎049-271-7111 問J:エイアンドエフ ☎03-3209-7575 問K:ケンコー社 ☎06-6374-2788

Shop staff 04



サイクルショップ eirin **中西健太**さん

京都で店舗を展開するサイクルショップエイリンのスポーツ車専門店、丸太町店と別館サイクルハテナの副店長。日常の延長として山をサイクリングしながら自転車遊びを追求する。

Shop Data

サイクルハテナ（丸太町店別館）
京都市上京区河原町通り
丸太町上がる桝屋町367
☎075-585-5955
www.sports-eirin-marutamachi.com



遊び心に機能を備えたアイテムで寒さ知らず

グラベルロードやツーリングバイクなどにも強みのあるショップ、サイクルハテナの中西さんには、冬の自転車遊びを暖かく過ごすためのアイテムをそろえてもらった。出てきたブランドには、ノルウェーでメリノウールを使った製品をリリースしているアクリマや、大手アパレルブランドのブランド立ち上げなどを経験した強者が立ち上げたオリジナルブランドのCCP、名古屋のガレージブランド、ウェルダンなどマニアックなラインナップが並ぶ。







アクリマ・
ウォームウール フードセーター
ダブルジップ
1万8000円 問M

アンダー

ノルウェーブランドのアクリマからは、メリノウールのベースレイヤー。肌をドライに保ちつつ、体温に合わせて保温してくれる。首まわりのフードは二重構造で、クルーネックにもなり、寒さに応じてネックウォーマーにもバラクラバにもできる。キャンプライドでも活躍する。



45NRTH・
グリージー
サイクリングキャップ
5500円 問O



ウェルダン・
ボルコキャップ
4800円 問L

頭まわり

ウェルダンの耳当て付きキャップは、シクロクロス観戦にも良さそうな趣のあるデザインもいい。アメリカのウィンターサイクリング専門ブランド、45NRTHのキャップは、メリノウールを二重構造にし、保温力は抜群。ヘルメットもかぶれる優れた縫製で使いやすい。

胴まわり

CCPのプルオーバージャケットは、コットンのような風合いに透湿防水機能を持った素材を使用しており、レインウェアにもなる。ふだん使いもできそうな雰囲気だが、立体裁断でライドの邪魔をしない設計。



CCP・
プルオーバージャケット
1万8000円 問N



45NRTH・
ノッケングローブ
7800円 問O

指先

45NRTHのノッケングローブは、甲側に防風防水がされたソフトシェルタイプ。手のひら側にメリノウールを使った耐極寒グローブ。スタームフィスト5は、より防寒性能を高めた、雨にも雪にも強いタイプ。裏地には汗冷えせず、ベタつかないメリノウールを採用している。



45NRTH・
スタームフィスト5
1万2000円 問O

つま先

ゴアウエアのトゥーカバーは、シューズカバーに比べて着脱が容易のため、ライド中にも足先の冷えに応じてこまめに付け外しできる。つま先の保温は体全体の保温にもつながる。



ゴアウエア・ウィンドストッパートゥーカバー
4800円 問G

実際に小物を使用して

CHECK 03

サーモグラフィーカメラで違いを比べてみた！

そのアイテムに本当に保温性はあるのか？　寒くないのか？
そんな疑問もサーモグラフィーカメラを前にすれば一目瞭然。
御託を並べる前に、カメラ片手にいろいろと試してみた！



スポーツバルム・レッドシリーズ1～3
2100円
㈱ボディウム　☎074-64-3555

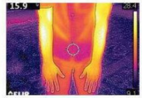
●メーカーの推奨使用気温はレッド1は10～18℃、レッド2は5～10℃、レッド3は0～5℃

ホットオイル

スタート前に塗ることで温感効果は一日中持続

レースを走る人以外には、あまり浸透していないホットオイル。塗るだけで暖かいということで早速塗り塗り。しばらくすると、塗った場所がチリチリするというか、ジーンとする感覚がある。商品にもよるが、一般的な製品では生姜エキスや唐辛子エキスなどを配合しており、血流を促すことで体温をコントロールしてくれる。また、血流により筋肉を温め、運動に必要な酸素や栄養素を効果的に運んでくれるため、パフォーマンスが低下しづらく、けがの防止にもなるという。





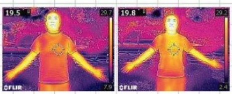
●向かって左側の右腕に塗ってみた。そのまましばらく放置したが、温度には大きな変化は見られなかった。表面温度に差はないが、塗った方の腕はジンジンとした感覚がある

色で分かる。保温性能を徹底検証！

寒さを感じやすい末端や胴まわりの防寒に効果的なアイテムを編集部で選んでみた。自転車特有の前側は風を防ぎ、背中側から発汗、そして脱ぎ着しやすいというのがポイント。

胴まわり





胴を温めると、体全体の寒さが軽減

胴まわりは真冬のライドでも冷えやすい部位。よく"三首を温めよ"と言うが、首、手首、足首を温めると体温が奪われにくくなる。そこで、胴まわりの保温のために、パールイズミのインナーウォーマーと、モンベルのウエストウォーマーを装着してサーモグラフィーの前に立ってみた。左が着用写真、右がTシャツ1枚のみ。右写真で体の中心部分がより明るくなっているのは、その分だけ熱が外に逃げているということ。左の写真は首まわり、お腹まわりともに体側に熱が保たれているのが分かる。実際にポカポカと暖かさを感じる。特にウエストウォーマーは生地は薄いが、この1枚があることで、寒さに対してかなり耐えることができる。



モンベル・スーパーメリノウール EXP. ウエストウォーマー
3000円
㈱モンベル
☎06-6536-5740

●暖かさとともに、汗を吸って拡散してくれる。生地は薄いが柔らかく、体によくフィットするのでゴワつくことなく温めてくれる。上下に長いので、下腹部から胸の下までカバーすることができる



パールイズミ・インナーウォーマ
3600円
㈱パールイズミ　☎03-6825-3450

●首と胸、お腹の前面のみを保温する前掛けタイプ。首の後ろ側のベロクロで簡単に着脱できる。ポケットに入れておけば、いざと言うときに役立つ



モンベル・ウインドテクトサイクルアンダーシャツ
5800円　㈱モンベル

●前面から肩、腕の前部分に防風素材を使用したサイクリング用のアンダーウェア。防風素材の下には、保温性の高いジオラインが使われている。汗で蒸れやすい背面や脇は、速乾性素材となっている。冬場で代謝が悪くなった体に対応すべく、制菌効果も備える

サーモボトル

保温力が高いため、熱湯には注意!

通常のドリンクボトルでは、家を出る際に温かい飲み物を入れても、ものの数分で見事に冷えてしまう。一方、冬場には夏ほど汗をかかないため、水分の摂取量は減ってしまう。汗をかかないとはいえ、発汗はしているから水分補給は必要だ。でも、冷たい飲み物を飲む気は起きない。そこで登場するのが、サーモボトル。数年前まではボトルケージにフィットするサイズのボトルは見かけなかったが、ここに来て各社ともラインナップを増やしている。冬場はドリンクの種類にも注意したい。コーヒーや緑茶などは利尿作用が高いため、冬場には避けたい。オススメは、砂糖を入れた暖かい紅茶。体を温めながら、補給を忘れがちな糖分を取ることでハンガーノックも防ぐことができる。

●一番左は通常のボトルで、撮影の約2時間前に98℃のお湯を注いだ。左端のボトルもほんのり赤いが、実際にはほぼ水。最も熱かったのは一番右のサーモス。ヤケドしそうなほどの保温力





スタンレー・クラシック
真空ワンハンドマグ2 0.47ℓ
4000円
㊒ビッグウィング
☎06-6167-3005

エリート・
デボヨサーモボトル500mℓ
3590円
㊒カワシマサイクルサプライ
☎072-238-6126

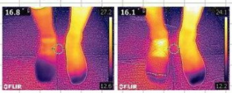
サーモス・
真空断熱ケータイマグ FJF-580
3800円
㊒マルイ
☎078-451-2742

つま先





スマートウール・
PhDアウトドアミディアムクルー
2500円
㊒ロストアロー
☎049-271-7111



柔らかな履き心地のメリノウール

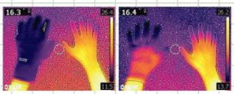
写真右が一般的な綿のソックス。爪先が汗冷えによって色が濃くなっている。手も足も末端は油断するとすぐに冷えてしまう。まずは右写真。メリノウールを使ったスマートウールのソックスを試した。足の甲部分が明るくなっているが、実際、この部分は弾力のある薄い生地でコンプレッション性を高めている。履き心地もよく暖かい。左写真は、ウインドストッパーを採用したソックス。包み込まれるような感覚があり、保温性も高い。

指先





パールイズミ・
インナーグローブ
2200円
㊒パールイズミ
☎03-6825-3450



冷え切る前の対策が重要!

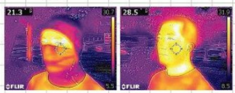
右手はグローブをしないで、左手にまずはインナーグローブ、続けて冬用グローブをはめてみた。右手を見ると、指先の色が濃い。これは既に指先が冷え切ってしまっているということ。薄手のインナーグローブをすると、指を保温していることが分かる。手のひらがスースーとする感覚のとおり、インナーグローブでは手のひらの温度は逃げてしまう。冬用グローブをつけると、熱の放出をシャットアウトしているのが分かる。

頭&首





クラフト・
マルチファンクション
ネックウォーマー
3500円
㊒ツインズ　☎03-6265-1942



保温効果を実感しやすい顔まわり

耳まで隠れるウォームキャップと、クラフトのネックウォーマーを合わせてみたところ、体感で感じる暖かさが、サーモグラフィーにも映し出された。左が装着写真だが、頭、首まわり、口元と色が濃い。つまり、それだけ熱が外に放出されていないということ。このネックウォーマーは、文字どおり通常は首まわりを温め、寒くなったら上に引き上げてマスクとして使える。家を出る時に使い、体が暖まったら外して、ポケットに入れておくといい。

※価格は全て税抜



ラファが描くレース＆アドベンチャーな２日間

スーパークロス 野辺山の これまでとこれから

八ヶ岳の中腹、長野県は野辺山でラファが開催している
レースイベント「スーパークロス野辺山」も今回で10回目を迎えた。
シクロクロスに加えて、新設された「グラベルチャレンジ」によって、
これからの「NOBEYAMA」はどう変わっていくのか。
ラファが新たにリリースしたディープウィンターアイテムを
まとい、本誌・江里口が両レースを実走レポート。

text◉本誌・江里口恭平
photo◉佐藤竜太／本誌・江里口恭平



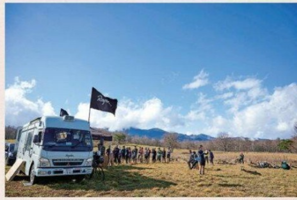


Rapha Super Cross NOBEYAMA

「泥と自転車にまみれる、〝これぞ野辺山〞な2日間」







ラファ　スーパークロス野辺山
開催日／2019年11月23日（土）〜24日（日）
開催場所／長野県南佐久郡南牧村　滝沢牧場

●夏は牧草地として使用されるエリアなどを、特別な許可を得てグラベルチャレンジコースに設定。レースカテゴリーの計測区間となる上りは、細いマッドコンディションの林道を終えると、一気に八ヶ岳が開ける。開放感あふれるなか、エイドとしてコーヒーがサーブされ、その時間は特別なものとなる

シクロクロスのお祭にグラベルロードレースが合流

前夜からの雨は上がり、澄み切った空気と初冬とは思えない温暖な陽光、そして何よりもこのレースイベントの代名詞でもある泥のコンディションがレーサーたちを待ち受けていた。今回で10回目を迎えるラファ・スーパークロス野辺山。八ヶ岳の中腹に位置する野辺山高原の滝沢牧場を舞台に、UCIカテゴリーのシクロクロスレースとして成長し続けてきた本イベント。その今回のトピックスは、何と言っても「グラベルチャレンジ」カテゴリーが新設されたことだ。2019年に日本各地で開催され始めた、未舗装路を多く含んだコースを走るエンデューロレース形式のグラベルレース。その新しい流れの年を締めくくるべく、シクロクロスレースの翌日にグラベルチャレンジは開催された。

コースとなるのは、滝沢牧場をスタート・中継・ゴール地点として、八ヶ岳へと上って行く未舗装林道がメインとなる全27・8kmの「ステージ1」。そこに南牧村へと降りて上り返すオンロードを主体とする23・1kmの「ステージ2」が組み合わされる。それぞれに設けられた上り区間のタイムを計測するレースカテゴリーと、タイムを競わず純粋にサイクリングを楽しむというツーリングカテゴリー分野がイベントでは設けられた。参加者の多くは丸2日間、野辺山で自転車にどっぷり浸る週末を過ごすこととなった。

野辺山から発信する日本のグラベルロード体験

日曜朝、グラベルチャレンジがスタート。濃霧に覆われた滝沢牧場の泥の中をすり抜けるように進んでいく選手たちの姿に続いて行くと、現実からどんどんと遠ざかっていくような冒険心が芽生えていく。多くのロード乗りにとって、未舗装路をそれに適したバイクで飛ぶように上り、駆け下りるという走り方は、まだまだハードルが高い。だからこそ、こうしてイベントに参加することは、「この道は好きに走って大丈夫ですよ」と言ってもらえる安心感もあるのだろう。

懐かしき農村と言えるような集落を抜け、落ち葉と泥のシングルトラックを心拍を上げつつ上りきったかと思うと、突如開ける牧草地帯。その先にそびえる八ヶ岳を見ながらのコーヒーブレイク。それはサイクリングでのみ許される小旅行だ。グラベルやツーリング、仲間と共有する時間など、自身が自転車を楽しいと思える刺激が積み重なり、それはSNSでもなんでも、もっと多くの人へと伝えたいという想いに変わる。

ゆるやかに響きわたる鐘の音

もとより野辺山シクロクロスといえば、「魅せるレース」として徐々に人気が広がっていったと言える。UCIカテゴリーとして世界トップクラスの選手が野辺山に集い、同じく日本のエリートクラスの選手たちとの泥まみれの戦いを観客たちは間







❶ラファの特設ショップもオープン。野辺山名物の「泥」Tシャツはイベント開始後またたく間に完売
❷初開催となったグラベルチャレンジレースカテゴリー男子で、トップストーンカーボンを操り制したキャノンデールジャパンの山本和弘選手。表彰台での満面の笑顔が、このレースの楽しさを物語った
❸シクロクロスレース中は会場中からカウベルの音が鳴り響く

「シクロクロスとグラベルのクロスオーバーから次の展開が始まる」

近で応援することができるのは、特別な体験だ。それは選手にとっても同様で、本年のエリート男子で2度目の勝利を飾ったエミル・ヘケレ（ZEKOF TEAM）は「この野辺山のマッドなコンディションは、私にとっては得意とは言えない。だけどトリッキーなカーブであったり、フラット寄りな地形は自分に向いているし、それは私の経験を最大限発揮させてくれます。この観客が一緒に盛り上がる感じで、再び野辺山に帰ってきたことを実感しますね」と語る。

　そんなトップ選手には遠く及ばないが、C4レースに出走した筆者ですらも、自身の持てるパフォーマンス力はさておき、観客を前にして「ちょっとでもカッコ良く走りたい」という欲から、楽しみ続けてレースができる。観戦する側にとっても、カウベルを鳴らし、ビールでも飲みつつ会場全体で楽しむという雰囲気が緩やかに漂っている。「この野辺山で勝ちたい、走りたい、観に行きたい」というサイクリストたちの想いは、シクロクロスがこの日本に改めて根付くためのひとつの転機となっ







❹❺未舗装の農業用林道主体のステージ1に続き、オンロードメインのステージ2。前夜に降った雨もあり、路面のコンディションは次々と変化。そういった道をグラベルロードは楽々と駆け抜けていく
❻レースカテゴリーの計測区間では、ストラバと連動しセグメントチャレンジも行われた

NOBEYAMA GRAVEL CHALLENGE

Gravel Challenge



●後続を引き離し、エリート男子カテゴリーで2度目の勝利を飾ったエミル・ヘケレ







たことは間違いない。

だからこそ、なのだろうか。ラファジャパンの代表である矢野氏は言う。「僕らもこの場所のグラベルをずっと走ってますけど、別にシクロクロスバイクでも走れてしまうんです。だからまずはシクロクロスのレーサーたちがそのまま同じバイクで走ってみてほしい。走っているうちにきっと『ここをもっとグラベルロードで走ってみたい』っていう気持ちを発信したくなると思うんです。そして影響された人がまた『じゃあグラベルやってみようかな？』って少しずつ増えていって。気づけばグラベルも人でいっぱいになっちゃってるんじゃないでしょうか。シクロクロスも、そんな感じだったんで」

ここまでの野辺山は、シクロクロスというひとつのサイクリング文化を、新たな価値観を共有していくことによって育て上げた。今、グラベルロードという新しいカタチを手に入れたことで、野辺山は次なる流れを生み出していく基点となっていくのだろう。

Rapha Japan
矢野大介
Daisuke Yano



●「スーパークロス野辺山」を盛り上げ続けてきた、ラファジャパン代表。野辺山の地に住み、一年を通して野辺山のあらゆる道を走る。イベント当日もコースメンテナンスに入り続けた



●シクロクロスのエリート男子カテゴリーレースが始まる。観客たちは思い思いに会場中を移動しつつ選手に熱い声援を送り続ける

Cyclocross



ITEM
01

ピークド メリノ ハット

価格／6000円（税込）

●保温性と吸汗性の高いメリノウールを全面に使用しつつ、前面には防風生地を追加しヘルメット内を快適に保つ。冷えがちな耳もカバー

ITEM
02

ディープ ウィンター グローブス

価格／2万3000円（税込）

●ジャケットの袖口と一体化させるため、二層の袖口を採用。手の甲にはインサレーションが配置され暖かさを保ち、指先は立体裁断でレバー操作も難なくこなせる

ITEM
03

エクスプロア カーゴ ウィンター タイツ ウィズ パッド

価格／3万9000円（税込）

●脚の両側と背中にポケットを備えた汎用性の高いロングビブショーツ。フリースの裏地と撥水加工を施した耐久性の高い素材を採用

ITEM
04

プロチーム インサレーティッド ゴアテックス ジャケット

価格／5万1000円（税込）

●ゴアテックスシェイクドライ素材に、縫合部分は全てテープ加工を施し、冬の悪天候に完全に対応する究極の防水ジャケット。ピンク部の中綿は保温力と疎水性が高い

ITEM
05

ディープ ウィンター ソックス

価格／4000円（税込）

●メリノウール生地をふんだんに使いつつ、より防寒能力を高めるためにロングカットや足裏のパッド、つま先の耐風性など細部までこだわり抜いた

ITEM
06

プロチーム ロング スリーブ サーマル ジャージ

価格／2万5000円（税込）

●軽量でありながらも保温性を兼ね備えるべく、裏地には肌触りのいい裏起毛を使用。冬のトレーニングでも活躍するタイトフィットな高性能ジャージ

ITEM
07

プロチーム サーマル ベースレイヤー ロングスリーブ

価格／1万1500円（税込）

●厳冬期に向けたインナーとして暖かい空気を閉じ込め、かつ汗のクールダウンを防ぐ機能を昇華。それでいて前傾の深いポジションに対応するカッティングだ

―・ラファのアイテムをまとい・―

ディープウィンターを暖かくライドする

冬を迎えた野辺山で、ラファのディープウィンターアイテムをテスト。
一つ一つを目的に合わせてセレクトすることで、あらゆる状況でも寒さを忘れて走りに集中できる。

素材感と機能性を組み合わせコアから末端までをカバー

凍てつくような朝の空気は、寒さが人一倍苦手な僕がライドに出るのをためらわせる。でもそんな気持ちも体も暖かいまま走り出させてくれるのが、ラファのディープウィンター用のアイテムたちだ。

今シーズン新たにリリースされた完全防水ジャケット（04）は、2種類のゴアテックス素材を組み合わせ、雨、雪、泥そして冷気と、冬ライドを阻害するあらゆる要素から体を守ってくれる。内側の中綿部分は、止まっている時は保温、ヒルクライム時に排熱し、分厚いウェアを来ている時のように過剰に汗をかくことがなかった。単体で十分に暖かいので、インナーやジャージはそれぞれの機能性を重視して選べる。だからこそ、ライドの強度が上がった際の汗冷えだけでなく、ごわつきによるストレスからも解放される。カーゴウィンタータイツ（03）は、両サイドに設けられたポケットにスマホやライド先で手に入れた蜜柑を詰め込むと、緩く変わるシルエットがなんだか冬らしくて気分もほっこり。

そして、特に冷えから守りたい頭頂部や手先、足先など末端にも、高い保温性を持つアイテムを選ぶことで、上りのピークで仲間を待つ間からダウンヒル時まで、寒さを忘れて走りに集中できる。この冬本番は、寒がりな自分から仲間を誘ってライドに出てみようか。



point.3



●アウター単体で十分に保温してくれると、薄めのジャージを選べるので身軽になれる。インナーは首部分が伸縮してくれるのでネックウォーマーいらず

point.1



●袖上部分に設けられたファスナーは、グローブやジャケット着脱時に使用。開けている時でも、伸縮する素材が内側に採用されているためバタつくことはない

point.2



●タイツは右側に大きめのメッシュポケット、左側にファスナー付きの小物入れが設けられる。ジャージのバックポケットまで手を伸ばさなくても良いのが◎

Rapha FESTIVE 500 CHALLENGE



年末の サイクリストの風物詩

これまでに走った参加者の総走行合計距離が1億kmに達するラファ「#Festive 500」。サイクリストのSNSであるストラバと連携したこのチャレンジは至ってシンプルで、「年末の8日間に500km走る」というもの。そしてただ距離を走るだけでなく、それぞれのライダーの物語をハッシュタグとともにSNS上で表現し、皆で共有できるというのも、もはや年末の風物詩となった理由だ。

#Festive500の達成者は全員、オンライン上ではストラバの称号が、リアルでは記念刺繍ワッペンが手に入る。ちなみに10年間行われてきた刺繍ワッペンの送付サービスは今回が最後となるので逃さぬように。ちなみにサイスポ編集部も2019年末チャレンジする。一緒に2019年のライドを笑顔で締めくくろう。

How to join?

開催期間は2019年12月24日（火）～31日（火）の8日間。まずはストラバに登録し、「#Festive 500」に参加。自身のGPSデバイスでライドを記録した後、ログデータをアップロードする。

また、クラブハウスやRCCパートナーカフェで手に入れることができるブルベカード＆ステッカーシートに、100kmごとにスタンプを押してもらう伝統的な方法もある。



| 参加はこちらから！ |

www.rapha.cc/jp/ja/stories/festive500

【ジーライン】

ZEE_LINE でキマリ！

manufactured by WAVE ONE

ウエイブワン、驚異のハイコストパフォーマンスライン

ウエイブワンから新たに発表された『ZEE_LINE』。驚異のコストパフォーマンスを誇るこのラインがどんな特徴を持つか、ひもといていこう。

問ウエイブワン　☎0120-230731　text◉本誌・滝沢佳奈子　photo◉茂田羽生

高機能で高コスパ

オーダージャージをもっと身近なものに感じてもらいたいという思いで、ウエイブワンから新しく発表されたオーダージャージのラインナップ『ジーライン』。より手頃な価格帯であるにも関わらず、半袖ジャージ3種類と、ワンピース、パンツ2種類と長袖ジャージの高品質な6種類のラインナップがそろう。

消耗品としてガンガン使いたいから枚数が欲しいという人や、手の届く価格で初めてのチームジャージを作ってみたいという人にお薦めだ。また、通常ラインと同様に担当のデザイナーがついて修正や相談にも応じてもらえるから、オーダージャージが初めてという人も安心。

縫い目をまたぐデザインやファスナーの色指定など、より自由度を求める人、あるいはパッド、個別ネーム入れなどの詳細なオーダーをしたい人には通常ラインがお薦め。なお、今までウエイブワンのオーダージャージを使用していた人は、着用感が異なる場合があるため、試着サンプル貸出を利用しよう。



キャンペーン中！

ZEE_LINEスタートセットでさらにおトクに！



1000円×5着＝5000円OFF！

●上下セットでオーダーをすると各アイテム500円ずつの割引が適応され、上下セットで合計1000円の割引に。デザイン依頼は2020年1月15日、注文は2月28日まで。お得なこの機会を逃すな！

通常ラインとZEE_LINEの違い

	通常ライン	ZEE_LINE
デザイン費用	無料	無料
最低ロット	【新規注文】3着 【追加注文】1着（注：新規追加例外あり）	【新規注文】5着 【追加注文】1着
納期	【新規注文】50日 【追加注文】35日	【新規注文】35～50日（※デザインや色数により変動あり）【追加注文】35日
生産前原寸大生地プリント見本	あり	なし
縫製部分をまたぐ柄合わせ	可	不可
蛍光色	800円	800円
個人ネーム	300円	非対応
破損補償サービス	750円	非対応
ファスナー付きポケット	700円	非対応
リフレクター	800円	非対応
パッドの種類	8種から選択	4種から選択
パンツの内股カラー	12色から選択	黒のみ
ファスナーカラー	指定可	白or黒



ゼットフレックスビブショーツ

価格／8000円（税抜）

●裾にはしなやかな滑り止めテープを使用。内股生地の色は黒のみ。ビブなしは7000円（税抜）



ゼットスピードジャージ

価格／9000円（税抜）

●薄く伸びの良い生地でタイトに着用可能。シリアスレーサー向け。袖はスピードライン生地を使用



ゼットサーモジャケット

価格／9500円（税抜）

●裏起毛生地を使用した長袖ジャージ。通常ラインのジャケットより薄めの作りで運動強度が高めの人に最適

今なら
キャンペーンで
一層おトク

2020年のチームジャージは





ゼットエキップ
ジャージと
レジェフィット
半袖ジャージを

比較

同じレジェハニカム素材を使用した
通常ラインとジーラインのジャージの
違いについて見ていこう。



ZEE_LINE

ゼットエキップジャージ 価格／8000円（税抜）

●ファンライドとしてもレース用途としても使えるちょうどいいフィット感の万能半袖ジャージ。高機能ストレッチ素材のレジェハニカムを使用し、着心地は軽くしなやか

通常ライン

レジェフィット半袖ジャージ 価格／1万1500円（税抜）

●レジェハニカム素材を使用し、軽さと着心地を追求。レディース形状も用意されている。デザインに合わせてファスナーカラーも最適化できる

裾



●サイドから背面にテープ状の滑り止めを採用。締め付け感がなく、シルエットもスッキリ



●ウエストの裾部分には滑り止めゴムが標準装備。滑り止めゴムなしオプションにも変更可能

袖



●ゼットエキップジャージの袖丈は、トレンドの長めの作り



●レジェフィット半袖ジャージは、通常の長さの袖丈で締め付け感がない

その他



●オプションでファスナー付きポケットやリフレクターも付けられる



●両脇下メッシュで抜群の通気性を誇る。ジーラインにはなし

LINE UP



ゼットスピードデュアルスーツ

価格／1万5000円（税抜）

●フロントオープン式のワンピース。袖は整流効果を意識したスピードライン生地を採用する本格仕様



ゼットイージージャージ

価格／6500円（税抜）

●最もスタンダードなリラックスフィットの半袖ジャージ。締め付け感が少なく、街乗りにも最適

Cycle Sports

八重洲出版
YAESU Publishing Co.,Ltd.

最新事情から読み解く

愛車を守るワザ

自転車“盗難”傾向と対策

ある日忽然と消える愛車。姿の見えない犯人に腕を振り上げたところでもう遅い。
バラされてオークション行きかはたまた海外で転売か。
この日本でスポーツバイクの盗難が多発しているのは事実であり、
我々サイクリストが個人レベルでできることは、傾向を知り、正しく対策すること。
自転車盗難対策のスペシャリストたちに聞く、「盗難から愛車を守る方法」。



text◉安井行生／本誌・江里口恭平　photo◉船生　光／編集部

傾向

自転車盗難の最新事情を知る

スポーツバイクの盗難は、どのくらいの頻度で、どんな場所で、どんな状態で起こっているのか。愛車をガードするスマートデバイス「オルターロック」の開発者に、自転車盗難の最新事情を聞いた。

盗難のリスクを下げるには

実は筆者・安井にも経験がある。手塩に掛けて組んだ愛車。直径15㎜ほどの、それなりに太いワイヤロック2本で構造物と一緒にロックした。人通りは多いし、交番は見える場所にあるし、15分ほどで終わるはずの打ち合わせだったし、さすがに大丈夫だと思った。それが甘かった。見事に盗まれた。その日はメシが喉を通らなかった。

いくら後悔してももう遅い。時間は巻き戻せない。どこかにいる犯人を糾弾しても意味がない。不埒な輩はいつの時代もどんなコミュニティにも一定の割合で存在する。それは歴史を見れば明らかだ。我々にできることは、正しく対策しリスクを少しでも減らすことである。盗難対策の特集を組むにあたり、オルターロックという盗難防止のデバイスを開発、サービスを展開するネクストスケープの照山さんに話を伺った。

日常的にスポーツバイクを楽しんでいるサイクリストを対象としたアンケートによると、自転車歴3年以上のサイクリストの4人に1人が、自転車歴6年以上になると3人に1人が愛車を盗まれた経験があるという。冷静に考えれば異常な数字である。「盗まれたことで自転車をやめてしまった人はデータに含まれていないため、実際はもっと多いかもしれません」と照山さん。

盗難に遭った場所は、駅や店舗の駐輪場が3割強と最も多い。意外にも自宅の敷地内（軒先や駐輪場など）も3割と多いことが分かる。「いつもは室内保管をしている方でも、メンテナンスで庭先に出していたときに盗まれたというケースもありました」（照山さん）。ライド中に多くの人が立ち寄るコンビニやカフェでの盗難も15％という数字。また、プロショップやイベント会場での盗難も起きている。犯人の立場に立ってみれば、無施錠状態の高級バイクがそこかしこにあるレースやイベント会場は、効率良く「オイシイ仕事」ができる場所である。

当然、離れていた時間が長いほど盗難が多くなるが、5分以内という短時間でも8％と決して少なくない。盗難時の施錠状態だが、ママチャリのデータが含まれる警察庁の統計とは大きく異なり、スポーツバイクは83％が施錠状態で盗難されている。有効な防止策とされている2重ロックでも防げていないことが分かる。「ワイヤロックはボルトクリッパーを使うと一瞬で切れますし、電動サンダーだとU字ロックも切れますから」とのこと。施錠は確かに有効だが、完璧ではないのだ。

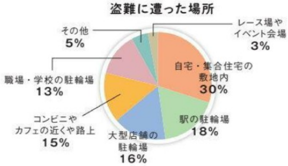
必ず室内保管を行い、駐輪は短時間にし、なるべく離れない。それで盗難のリスクは大幅に下げられる。「そりゃそうだろ」という結果なのだが、分かっていてもつい「ちょっとだけなら大丈夫」「自分だけは盗まれない」と目を離してしまうもの。その思い込みを捨てることが、一番の盗難対策である。



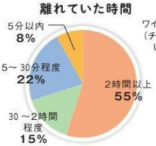
Adviser
ネクストスケープ
照山聖岳さん

ネクストスケープのシステムエンジニア。自転車歴は7年で、自身が盗難対策に不安を感じていたことからオルターロックを開発。オルターロックの詳細はp.116。

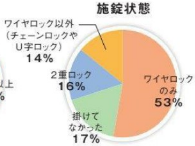
盗難に遭った場所



離れていた時間



施錠状態



※ネクストスケープ実施「盗難実態調査2019」より引用

ハンドルまわりのパーツも盗まれる対象だ！



●ライト、サイクルコンピューターなどのパーツが盗まれるというケースも多い。簡単に外せるうえ、被害額も決して小さくない。目を離すときは必ず外すしかない

Point

その① 屋外に駐輪しない

その② 外で駐輪する場合は短時間で

その③ 施錠しても完全には防げない



知らないと損する！

盗難自転車発見のために必要なこと

Q1

防犯登録は意味がない？

A

**大いに役立つので
必ず登録しよう！**

スポーツバイク乗りは防犯登録を軽視する傾向がある。どうせ意味ないんでしょ、というのがその理由だが、「警察庁の犯罪統計によると、ママチャリも含めた数字ですが、日本では年間18万台もの自転車が盗まれているんです。でも、還付率というデータを見ると意外にも半数以上が持ち主の元に戻っています。それは防犯登録をしていたから。高価なスポーツバイクであっても、乗り捨てられるケースも多いんです。せっかくどこかで発見されても、防犯登録をしていなければ帰ってきません。シールだから簡単にはがされるのでは？と思う人もいるでしょうが、防犯登録の番号と車体番号がセットでデータベースに登録されるので、車体番号さえ分かれば、警察は持ち主に連絡してくれます」（照山さん）。





●登録方法は、自転車ショップ（購入した店舗でなくても可）にて、購入時の証明書類と身分証明があれば数分程度で登録可能。値段は都道府県によるが、東京都の場合600円。また、防犯登録シールは車体に貼り付けずに手元で保管しておくことも可能だ。「見た目が変わるから」なんて心配無用

Q2

SNSでの拡散は逆効果？

A

**どんどん拡散してもらうように、
分かりやすい内容で投稿しよう！**

SNSでは日々スポーツバイク盗難の投稿が流れてくるが、実はSNSでの呼びかけを行わない人が８割以上。恥ずかしさや個人情報などを気にするというのが理由だろうが、SNSでの呼びかけは行うべきだと照山さんは言う。「SNSで呼びかけを行った人のうち、１割ほどは見つかっているようです。フォロワーが発見してくれたというケースもあります。盗難されてしまったら、やるべきだと思います。また、各種オークションの監視も有効です」。盗難の投稿がリツイートされるなど話題となることで、そのエリアを管轄する警察が周辺の取り締まりを強化するなどという可能性もあり、盗難対策としてのSNSは十分に意味がある。


ツイート
ergtick
@erg7802
ロードバイクの盗難に合いました。モデルはCX車のフジのトラッドです。被害は8/28（水）の日中で、場所は足立区北千住の自宅前です。Xシフターという電動変速機や国外仕様フレームなどの仕様です。もしも見かけた人は拡散＆ご一報どうかよろしくお願いします。
#ロードバイク盗難 #拡散希望
午後11:32・2019年8月28日・Twitter for iPhone
ツイートアクティビティを表示
40件のリツイート　9件のいいねの数

●盗難発生場所、日時、被害車種（モデル名やカラーや年式や特徴など）を明記し、盗難時の自転車の状態（またはできるだけ近い）写真を添付する。「#自転車盗難」と「#拡散希望」というハッシュタグも忘れずに！

対策

いかにして愛車を守るか？ 自分の目的に合った鍵の掛け方

盗難を未然に防ぐ第一歩は、何と言っても鍵を掛けること。自転車の施錠事情を、ヨーロッパで最大のシェアを誇るロックブランド、アブスの国内担当者に聞いた。



世界で常に愛車を守り続けるブランドとして

「今まだあなたの自転車が盗まれていないのって、運が良いだけなんですよ」。世界中のサイクリストに高いシェアを誇る、サイクルロックブランドのアブスを国内で扱うダイアテックの松野さんは取材早々衝撃的な言葉を発する。それほどに世界中のあらゆる場所で常に発生している自転車盗難。それに対して徹底的な品質のこだわりによって応えるアブスは、クリッパーでの切断にかかる時間や力のデータによって、ラインナップする鍵ごとに「セキュリティレベル」を設定している。素人レベルの盗人にとっては言わずもがな、盗みのプロの犯行に対しても、より破断されにくいことを意味するセキュリティレベルは、ユーザーにとっては鍵を選ぶ際の一つの明確な指標となる。

「また、国によってオランダではピッキング、イギリスではテコを使っての破断などと、盗む方法の傾向というのもあります。その点で日本においては、圧倒的にクリッパーやカッターでの切断による盗難が多いです」。そのために、角型6㎜以上の太さのチェーン式などが有効と松野さんは語る。

盗難対策近道なし

そのうえで何よりも大切なのは、自身の駐輪時の環境に合わせて鍵の種類を選ぶということだ。室内で保管するのがベストだが、どうしても長時間、外で愛車を駐輪しなければならない場合は、高いセキュリティレベルの鍵を選ぶことはもちろん、駐輪方法を工夫すればより安心できる。短時間、人目に付く場所に駐輪するとなった場合でも「少しでも「とりあえず」の鍵をするのか、セキュリティレベルの高い切られにくい鍵」を掛けるのかで、バイクを盗もうとする犯人に対しての視覚的効果に差があることは間違いない。

また、それぞれの鍵の特性ごとに組み合わせるというのも有効だ。より強固なフレームと外部構造体はプレート式、前輪とフレームなど長さが必要な部分はワイヤ式と、タイプの異なる鍵を組み合わせれば、単一の工具での破断に時間や手間がかかり難しくなる。鍵を掛けるというのは自転車盗難を未然に防ぐのに最も有効な手段。そこに近道はなく、あらゆる回り道を駆使して愛車を守らなければならない。



●松野さんがドイツの街中で撮影した駐輪の光景。柵や柱などの構造物とフレーム部分を固定するというのが王道にして絶対の施錠方法

アブスの考えるセキュリティレベル

セキュリティレベルは全15段階で設定され、最高レベル15の商品では、「ピッキングがほぼ不可能なシリンダー」に、かつ切断には「14tの負荷をかける」アームが採用されている。また、同社はレベル10～15が「駅などで長時間駐輪する」のに必要なレベル、レベル6～9が「通勤時やたまにお買い物」で使用と、目的ごとに鍵を使い分ける目安を定めている。

Adviser

ダイアテック
アブス担当
松野 岳さん



1924年創業のジャーマンブランド、アブスを扱う代理店のマネージャー。ドイツのアブス本社を訪問するなど、海外の自転車施錠事情を詳しくチェックしている。

カギのタイプを知る

Type 01 チェーン



●4～10mm径の連結チェーンを布地で覆ったチェーンタイプ。チェーンの形状が丸形か四角形なのか、焼き入れの有無などで堅牢性が変わる。長さや径に比例し重量が重くなるが、鍵の動かしやすさは良好だ

○ 長さとセキュリティレベルのバランスが良い

× 重量があり携帯しにくいものが多い

Type 02 ワイヤ



●鋼鉄ワイヤを樹脂などで覆ったタイプは、安価かつ携帯性に優れているため多くのサイクリストが使用している。しかしながら細いワイヤは最弱の部類となるので、あくまで「自転車を一時的に動かせなくする」程度と思った方がいい

○ コンパクトかつ長さがある

× ワイヤカッター程度でも切られかねない

Type 03 プレート



●鋼鉄や樹脂のプレートを連結させたタイプは、コンパクトに折り畳むことができるため携帯性も高く、クリッパーで一度に切断することが難しいなどとセキュリティ面のバランスも良好。しかしながら施錠できる範囲は狭くなるものが多い

○ セキュリティレベルと携帯性のバランスがとれている

× 重量が重く、ロック時の自由度が少ない

Type 04 U字ロック



●フレームと外部構造物を固定することのできるU字ロックは、重量があるものも多いがセキュリティレベルは高いものが多い。できればワイヤタイプなどとの併用でホイールなどを施錠するというのが理想的

○ セキュリティレベルが最も高い

× 携帯性や重量、施錠範囲が少ない

鍵の方式

キータイプ

●一般的な鍵にあるようなギザギザが付くピンシリンダータイプや、ピッキング対策に有効なシリンダータイプがある。海外ではピッキングでの盗難も多く、それを防止するために鍵穴シャッター付きモデルも用意される





ダイヤルタイプ

●鍵を別に持ち運ぶ必要がないという携帯性のメリットがある。いたずらで番号をそろえて開けようとする盗難に対しては、4桁以上のナンバーが有効。施錠後は元の番号が分からないようにダイヤルを回す必要がある

鍵の掛け方のコツ

地面からできるだけ遠ざける



●地面に近い位置の鍵は、大型のクリッパーなどで体重を乗せるなどと、テコの原理で刃に力を加えることができるので、強固な鍵でも破断されてしまう可能性が上がる。そこで施錠位置はできる限り地面から遠ざけるのがベター

できる限り隙間をつくらない



●鍵を掛けたワイヤ錠が長さのあまり、たるんでしまうことがある。しかしそれでは盗人がクリッパーの刃を入れて好きな方向から切断できてしまう。できる限りバイクフレームに巻き付けるなどをすることで、鍵まわりの隙間を埋めよう

前輪は着脱してフレーム側とまとめてしまう



●チェーン式など十分な長さが取れない鍵を使用する場合は、前輪を外してフレーム・後輪部分、構造物とまとめて施錠してしまうというのも手だ。一手間をかけることで盗まれる確率が下がるのなら、クイックリリースも活用しよう

選択

盗難対策アイテムを総チェック！

盗まれないためには自転車から1秒たりとも離れないこと。それが理想だが、しかしライド中にはそうも言っていられない。ここでは、駐輪時に有効な盗難対策となるアイテムを紹介する。

Plate Type

プ|レ|ー|ト|タ|イ|プ

クロップス最強の高強度ブレードロック



クロップス・K4カブリオ（アラームセット）

価格／1万500円（税抜）
㊫クロップス
☎078-381-7494

●6㎜厚のプレートと特殊リベットで高い強度を誇るロック。施錠時にブレード同士が直線にならない構造のため、曲げに対して力を分散させることができる。振動を感知して警報を鳴らすライオンアラームをドッキングし、防犯レベルを上げることも可能

3Dセンサーでピッキングや切断を検出



アブス・ボルドーアラーム6000A

価格／2万4800円（税抜）
㊫ダイアテック　☎075-644-7776

●欧州では最大のシェアを誇るアブスのブレードロック。特殊な高強度スチールを採用し、切断に対して高い抵抗力を持つ。世界初となる3Dセンサーアラームを搭載し、振動の種類を感知。ピッキングや切断に対しては大音量でアラームが鳴り、犯人に警告する

小さいが頼もしいアブスの新作



アブス・ボルドーライト6055 60ミニ

価格／5980円（税抜）
㊫ダイアテック　☎075-644-7776

●U字ロックに迫るセキュリティを有するアブスのボードシリーズに追加されたミニモデル。厚さ5㎜の高強度スチールブレードが愛車を守る。440gと軽量で、手のひらサイズとコンパクトだが、展開すると60㎝と長く、フレームとホイールをロックできる

デザインと機能を両立したアデプト



アデプト・エディ682

価格／3900円（税抜）
㊫マルイ　☎078-451-2742

●安価ながら洗練されたデザインと高機能で人気が高まっているアクセサリーブランド、アデプトのフォールディングロック。3.5㎜厚のスチールプレートを採用し、高い強度を誇る。シートポストやボトルケージ部などに取り付け可能なブラケットが付属する

バイクに巻き付けて固定可能なロック



Wire Type

ワ|イ|ヤ|タ|イ|プ

kuhaku・蔦

価格／2000円（税抜）
㊫ライトウェイプロダクツジャパン　☎03-5950-6002

●「空白の時間を守る」がコンセプトの日本のセキュリティブランド、クウハクの形状記憶型ワイヤロック。ハンドルやサドルなどに巻き付けて固定することが可能で、直径15㎜のワイヤは傷を付けないラバー仕上げ。60㎝と長いのでロックも容易

切断されにくいワイヤーロック



タテ・タフコイルロック

価格／2400円（税抜）
㊫マルイ　☎078-451-2742

●スチールのワイヤをアラミド繊維で覆うことで、強度を高めたワイヤロック。好みの4桁の数字に設定できるダイヤル式なので、鍵をなくして困る心配もなし。180㎝とかなり長いが、500gと比較的軽量なのも○。専用ブラケットが付属する

どこでも簡単に固定できるコイルロック



トレロック・コイルロック（SK211）

価格／3700円（税抜）
㊫ピーアールインターナショナル　☎052-774-8756

●ヨーロッパを代表する鍵の専門メーカー、トレロックの定番モデル。150㎝と長いため前後輪とフレームをロックすることも可能。シリンダー部分のラバーストラップが特徴で、ブラケットなしでフレームやシートポストに固定することができる

形が崩れない記憶形状コイルが特徴



クロップス・Qパイロ

価格／2400円（税抜）
㊫クロップス　☎078-381-7494

●手軽なコイルタイプの定番品。ダブルワイヤを特殊コーティングした記憶形状ケーブルを採用していることが特徴で、伸ばしてもコイルの形が崩れにくい。サドルバッグに収まるコンパクトさも魅力。伸ばすと1m以上になるため、鍵掛けも容易だ

WARNING 自転車“盗難”傾向と対策 WARNING WARNING

Chain Type

チェーンタイプ

リーズナブルなのに高い安全性が自慢



kuhaku・蜜柑ダブルループ

価格／2400円（税抜）
㈱ライトウェイプロダクツジャパン
☎03-5950-6002

●ワイヤカッターなどでは切断が難しい強化スチール製のチェーンロック。高い安全性が自慢で、140㎝と長いためこれ一本で前後ホイール、サドル、フレームを固定物にロック可能。鍵を紛失する心配のないダイヤル式で、番号は自由に設定可能

高い耐切断性能が自慢のチェーンロック



アブス・4804コンボ 110

価格／2980円（税抜）
㈱ダイアテック
☎075-644-7776

●頑丈なチェーンを布で巻いたチェーンタイプのロック。角型チェーンを採用し、より耐切断性能が高まった。3桁のダイヤルは自由に設定可能で、チェーンタイプながら472gと軽量。このほか、アブスは15種類ものチェーンロックをラインナップしている

ヘビーデューティーな高強度チェーンロック



クリプトナイト・キーパーフォールディングロック695

価格／7000円（税抜）
㈱マルイ
☎078-451-2742

●1972年に創業したアメリカのセキュリティーロック専門メーカー、クリプトナイトのチェーンロック。独自の製法で高強度に仕上げたチェーンを360°回転可能なヘッドでつなぎ、フレキシブルに施錠できる。重いがそのぶん安心感は高い。専用ホルダー付き

ニッコー・オーバルロック

価格／2000円（税抜）
㈱フカヤ　☎052-228-8910

●施錠装置を楕円形のアームで囲ったユニークな形状が特徴。これは、引っ張られた際に施錠機構に直接力が掛からないように考えられたもの。アームは樹脂でカバーされ、愛車を傷つけにくい。単体でも使えるが、ワイヤロックなどと併用することも可能

ユニークな形状のロック装置



U-lock Type

U字ロックタイプ

アブス・グラニット Xプラス540

価格／2万2800円（税抜）
㈱ダイアテック　☎075-644-7776

●アブスの製品の中で、最高レベルの堅牢性を誇るU字ロック。14tもの力をかけなければ切れないアームと、ピッキング不可能なシリンダーを組み合わせた。鍵穴部分の耐久性など長寿命も魅力。絶対に盗まれたくないならこれ

高い安全性を誇るU字ロックの元祖



背中のポケットに入る高強度ロック



etc.

その他

オットーロック・ヘックスバンド45

価格／9241円（税抜）
㈱フカヤ
☎052-228-8910

●2016年にアメリカで創業したオットーロックは、軽さ・コンパクトさ・頑丈さという3条件を満たすベルト状のロックを開発。100～200g前後と軽量で、丸めることができ、ステンレスを幾重にも重ねて強度を高めている。用途に合わせて3種類の長さを用意

フレームとホイールを同時にロック



クリプトナイト・メッセンジャーミニプラス

価格／1万1000円（税抜）
㈱マルイ　☎078-451-2742

●自転車でも持ち運び可能なコンパクトサイズのU字ロック。2種類のアームを組み合わせることで、メインのアームでフレームをロックし、もう一方でホイールをロックすることができる。切断にも時間が掛かるため、防犯対策として非常に有効

盗難保障制度がある鍵もある！

クロップス、アブス、オットーロックの3社等は、自社のロックに盗難見舞金制度を設けている。制度や金額、対象となる商品は各社さまざまだが、いずれも「正規販売店で購入したロックを正しく取り付け施錠した状態でバイクが盗まれた場合に、車両に対する見舞金（金額には上限あり）が支払われる」というもの。活用しよう。

crops
クロップス

ABUS Security Tech Germany
アブス

OTTOLOCK
オットーロック

話題の盗難防止ガジェット
オルターロックを使ってみた！

スマートデバイスが続々と登場し、それとともに自転車盗難の対策事情も進歩している。
そこでp.110で登場いただいた照山さんが開発したサイクルガードサービスの「オルターロック」を編集部員が実際に使用しレポート。

スマートな外観と機能で、確実に愛車を守る



オルターロック
デバイス価格／8241円（税抜）
サービス利用料／月あたり396円
または年あたり3960円（税込）
※初回30日無料
問オルターロック
https://alterlock.net

「オルターロック」は、ボトルケージ台座等に装着し、愛車を盗難から守るスマートデバイスだ。その機能としては大きく2つ。駐輪時にバイクの振動を感知すると作動するアラームとスマホへの通知、盗難後にGPSによる追跡を行うというもので、自身のスマホのアプリから設定や操作を行う。長期間稼働させるためのIoT向けの通信規格の導入や、バイクに装着しているか外観から分からないような薄い形状など、ユーザー目線の使い勝手を追求しているというのも特徴だ。

短時間の駐輪でも鍵だけでは守りきれないという現実がある。サイクリングには欠かせないコンビニやカフェ休憩などで、安心してゆっくりと過ごすためにも、導入を強くお勧めしたいアイテムだ。



スマートな形状で目立たない！

シチュエーション別に活躍！

オルターロックの機能は駐輪時と盗難発生時で活躍する。
そのシチュエーションごとにレポート

Case_01 駐輪しバイクから離れる時

Pi Pi Pi



●ガード状態の時にバイクが動かされるなど振動を感知すると、盗人を威嚇するアラームが大音量で鳴り響く



●自身のスマホから、駐輪時は「ガードモード」をタップしてロック。バイクを離れると自動でガード状態にすることも設定可能

Case_02 盗まれた！ 愛車を追跡！



●街中の路地に至るまでかなり詳細な場所が表示されるので、実際に探してみると、放置されているバイクを発見することができた



●ガード時に振動を感知すると通知とともにGPS追跡を開始。GPS信号を頼りにアプリ上のマップから、バイクの位置を確認

注目のスマートガジェットたち

GPSトラッキング機能を備えた次世代スマートセンサー



オープンライダー・R1
価格／1万800円（税込）
問ネクストアップ　http://openrider-japan.com

●加速度センサーやGPSを詰め込んだ小型センサー。スマホのアプリと連携させることで、クランクに取り付けるとケイデンス計測、ハブに取り付けると正確な速度の測定などを行うことができ、盗難時はGPSによる追跡も可能となる

ウインカー付きテールライト×振動感知アラーム



ヌービーム・600J
価格／9800円（税抜）
問日本コンピュータ・ダイナミクス　☎070-3533-9397

●サドル下などに取り付けるテールライトのヌービームは、左右ウインカーにもなるライトに加えてスピーカーによるサイクルベルと振動感知センサーによる盗難防止アラーム機能が詰め込まれている。操作はハンドルに取り付ける小型スイッチより遠隔で行う

いつものGPSナビに振動を検知アラーム機能も



ガーミン・エッジ830
価格／5万7800円（税抜）
問ガーミンジャパン　☎049-267-9114

●GPSサイクルナビでおなじみのエッジ830およびエッジ530には、振動を検知してデバイスから警告音を鳴らすバイクアラーム機能を内蔵。駐輪時にスマホアプリの「ガーミンコネクト」または本体からの操作で作動するため、サイクリングの最中でも扱いやすい

Cycle Sports

Column 01

もしもに備えて盗難保険に加入する

あらゆる対策を講じても、どうしても盗難に遭ってしまうこともあるだろう。そんな最悪の場合に備えて、盗難保険をかけておくというのも手。基本的には警察が盗難被害届を受理してからの保証となる。高額な商品だからこそ、もしもの時に備えよう。

「スポールサイクル専用車両・盗難保険」すぽくる

スポーツバイク専用の盗難保険に加えて車両破損保険も

プランの特徴は、盗難に遭った場合の補償に加えて、交通事故での車両破損の補償という2点。ロードバイクだけでなく、MTBやクロスバイクでも加入が可能だ。購入時からの経過年数にかかわらず、購入金額を補償してくれる。

保険料の目安

6600円／年（バイク購入金額20万円の場合）

㈱SBI日本少額短期保険
www.n-ssi.co.jp/catalogue/spocle

自転車盗難保険 RIDE ON

いざという時も、乗り続けられる安心を

盗難に遭った場合、自転車購入価格の70%が2年間補償される。もしも盗まれたバイクが発見されても、破損や汚損がひどく全損となった場合も補償対象に。また、盗難時に宿泊費用（1万円まで）や交通費用（2万円まで）が掛かった場合の補償もある。

保険料の目安

自転車価格の約3%～（1年間換算・自転車価格20万円未満の場合）

㈱トライアングル少額短期保険
https://rideon.triangle-life.co.jp/

6806-1（201912新）

ずっと自転車盗難車両保険

あなたに最適な補償をお手頃な保険料で

購入から90日以内であればスポーツ車に限らずどんな自転車も補償対象となり、新車や中古車問わず、購入金額1万円（税込）から加入が可能。盗難、事故による全損、分損をそれぞれ組み合わせた5つのプランの中から、自身にとって最適な補償を選ぶことができる。

保険料の目安

721円／月（購入金額20万円・税込、盗難＋全損＋分損スリム、1年契約の場合）

㈱ZuttoRide少額短期保険
http://zuttoride-ssi.co.jp/cycle-sharyou.html

Column 02

中古ショップの盗難品対策方法

Check! **中古品を扱うショップに盗難品対策方法を聞く**

バイクやサイクルパーツの中古品を多く取り扱うショップは、盗難品かどうかをいかにして見極めているのか？　買取方法を直撃した

ビチアモーレ

BICI・AMORE ロードバイクの買取・新品販売プロショップ

㈱ビチアモーレ
https://biciamore.jp

買取を行う際は基本的に、フレームや完成車、高額商品においては、購入時のレシートや譲渡証明、防犯登録などの所有していることの証明書類を提示してもらっています。

バイチャリ

buychari 自転車買取専門店 バイチャリ

㈱チャリカンパニー
www.chari.cc

フレームや車体の買取時は、販売証明や防犯登録の提示から所有者の証明を行っています。もしもそのどれもを持っていないという場合であれば、一度買取予定のバイクを預かり、車体番号を警察へ問い合わせます。被害届が出ていないかどうかを確認したうえで、買取を行っています。

クラウンギアーズ

CROWN GEARS

㈱クラウンギアーズ
www.crowngears.com

フレームや完成車においては、販売証明や譲渡証明を買取の際に提示してもらいます。パーツに関しては、購入が確認できる書類があれば提示をお願いしています。また、サイトの問い合わせフォームから、盗難品についての連絡の受け付けを行っています。被害に遭った人はその内容を送っていただくと、買取を行う時にチェックすることができます。

自転車泥棒をこの世界から根絶するためにまずは「絶対に愛車を盗ませない！」という意識を持とう！

vol.19

BIKE&CAMPが霞ケ浦湖畔で開催されたぞ!編

2017年より、三重県いなべ市で開催されている自転車とキャンプの融合イベント、「BIKE&CAMP」が2019年から関東に上陸。雨天にも関わらず、茨城県の霞ケ浦・歩崎公園にバイクパッキャーが集った。

text◉本誌・栗山尚久　photo◉岡　拓

古くからのサイクリストなら、自転車＝ランドナー＝旅＝キャンプという図式が、自然と連想できると思う。もともと親和性の高いアウトドアと自転車の楽しみ方を一緒くたにして楽しんでしまおうというコンセプトの当イベント。「自転車キャンプツーリングフェスタ」と銘打った、今までありそうでなかったイベントのスタイルが話題を呼び、今回から茨城県かすみがうら市で開催する運びとなった。

入場は無料で、キャンプは一晩2000円。東京からも自走で行けてしまう霞ケ浦ということもあり、楽しみにしていた人は多いはず。特別に開放された歩崎公園の一画がキャンプサイトとなっていて、直火でなければ火器の使用もＯＫ。あと天気さえ良ければ、という週末だったのだけれども……。

それでもあいにくの天候にも関わらず、最寄りの土浦駅（それでも19㎞は離れている）から走ってきた人も多数。それぞれのキャンプスタイルをのぞき見て、「こんな方法があったんだ」など自身のキャンプの参考になったり、火を囲んで新たな交流が生まれたりと、「雨は雨でちょっと工夫さえすればアウトドアを楽しめるんだ」と個人的にはとても勉強になった。それに当たり前だが、基本的な雨天装備の必要性も感じた。

大手アウトドアブランドも出展



●モンベルのイチ押しテント「ルナドーム２型」は広々とした居住空間と土間も確保でき、重量は約1.8kg。快適な自転車ツーリングができるだろう

たき火ワークショップ





●土曜夜にたき火ライター猪野正哉さんがスウェーデントーチの火起こしを披露。レインボーフレームスティックを使った虹色の炎が素敵



キャンプも自転車もどちらも楽しめますよ!

山下晃和さん
各媒体で活躍するファッションモデルであり、自転車で世界各国を旅したこともあるツーリスト、そして、同イベントの発起人。著書に『自転車ロングツーリング入門』もあり

開催日●2019年11月23日（土）～24日（日）　開催地●茨城県・かすみがうら市 歩崎公園
主催者●自転車キャンプツーリングフェスタ実行委員会

ジェイミスから新登場したバッグシリーズ

●「レネゲード・コンポーネント」と名付けられたパーツブランドに、自転車ツーリングに使える各種バッグがラインナップ。同社の人気車種「レネゲード」との組み合わせもぴったりだ





オールロードアパレルを発見!

●これからの季節に重宝するマヴィックの新製品「オールロードサーモジャケット」は、リバーシブル仕様でアウトドアシーンの防寒にもマッチした断熱保温性の高い一枚



ツーリングの王道ランドナーも多数展示

●ライター大前仁さんのブランド、アプレのカーボンフォーク仕様のハイブリッドランドナー。ギヤはフロントダブルで、悪路も気にせず走れる泥よけデフォルトが美しい



eバイクはこれからの旅のカタチを変えるか

●シマノの電動ユニットが搭載された各メーカーのeバイクと、最新コンポ「GRX」の搭載されたグラベルバイクを持ってきていたシマノブース。eバイクで旅するのもあり

今は自転車旅のスタイルも多様化し、自転車の種類も、そして荷物の運び方、アウトドアギアもさまざまに進化した。メーカーブースでそれらの最新アイテムを見比べられ、なおかつeバイクなども含めたそれぞれのスタイルに合った自転車を試乗できるのも当イベントの魅力だ。

日曜日の昼前に、ようやく雨がやんで太陽が姿を現わすと、前日とは打って変わった陽気に。2020年も同会場で時期を調整して継続開催を予定している。次回はぜひともバイクパッキングスタイルで自走して、霞ケ浦を目指したい、と思った。

アウトドアショップの物販でお買い得品も

●水戸とつくばのアウトドアショップ「ナムチェバザール」が出展。携帯しやすいシートゥサミットの「X-カップ」など、便利グッズがいっぱい。りんりんスクエア特製サコッシュやTシャツも販売





寒さも吹き飛ぶスパイスカレーがおいしい!

●本誌企画にも登場してくれたちゅなどんさんが特製オリジナルカレーを振る舞っていた。本格的な味付けで、冷えた体が内側から温まった



雨天もなんのその。テントサイトに集まったバイクパッカーたち



●ブロンプトンで東京から参加した松本和樹さん。「晴れていればランドナーで来ようと思ったんですが」。ニーモのテントをバックパックに入れて持ってきていた



●土浦駅から自走の３人組、左から佐藤真吾さん、富樫和弘さん、上村匡哉さん。富樫さんと上村さんはタープにハンモックというスタイルで、雨もなんのその



●普段はブルベを楽しんでいるという山名英明さんは、フジ・ジャリにカーボンキャリヤをつけて、パニア仕様。タープとチェアで万全のキャンプスタイル

各種メーカーのテントを実際に見比べられる！



愛車をテント内に収納するという発想

MSR



●ＭＳＲの新製品は、１本ポールで設営できる大型シェルター、「フロントレンジ」。中に自転車が丸々しまえ、密閉させなければ土間でバーナー等も使える。「ウルトラライトコット」との組み合わせは最強かも

空気で自立するエアーフレームテント



UPON



●クワハラバイクワークスが取り扱う台湾ブランドＵＰＯＮのテントは、フレームを空気で膨らませて設営できる優れ物。ソロの「ビビィテント」のほか、前室も広くとれる写真の２人用「ドーカステント」もあり

軽量かつ機能美に優れる韓国ブランド

ゼログラム



●ウルトラライトの世界で注目度上昇中のゼログラム。最新の一人用シェルター、「ゼロ１ＭＦ」は結露にも強く、重量４９０g。ダブルウォールで約１・４kgの「ＰＣＴ ＵＬ２ ＭＦ」も魅力

ニンジャテントが国内初お披露目

バーゴワークス



●「ニンジャタープ」が大人気のバーゴワークスから、満を持して「ニンジャテント」が発売された。既にネット販売分は完売という状況で、ここだけの特別プライスで販売という大盤振る舞い

ローローマウンテンワークス



デッドスペースをうまく収納スペースに

●ローローマウンテンワークスの新作フロントバッグは、サブバッグと組み合わせることで、ステム突き出し下の空間も収納できるようにした優れ物。フロントバッグの前後の揺れも防ぐ

実用に基づいたウェアや小物作りが定評

●今回の雨天でリンプロジェクトの黄色の「サイクルレインポンチョ」が大活躍（山下さんも前ページで着用）。多彩な柄が可愛らしい新作キャップも人気商品のひとつだ



リンプロジェクト





●MTBやロードバイクにバイクパッキングしてきていた左から平林茂さん、吉成真純さん、境田康良さん。大学時代の旅サークル仲間で再結集したとのこと



●小径車を輪行して公共交通を乗り継いできたというT.M.さん。「初めてタープとテントを組み合わせて使ってみたんですが、雨風もしのげて快適でした」



●ヤマハのｅバイクでバイクパッキングしていた清水厚徳さん。1年前からこのスタイルで楽しんでいるそう。ニンジャテントを会場で購入し、早速使っていた

長く乗ってもらうためのクロモリフレーム

ペップサイクルズ



●ペップサイクルズのさまざまなカスタマイズにも対応できるクロモリフレーム。ベースとなる「NS-S1」を乗り手の好みに合わせ、旅やグラベル仕様にした展示車が見ていて楽しい



かすみがうにゃ

●かすみがうら市の公認キャラクターはサイクリングも大好きな猫のような妖精。帽子は霞ケ浦、耳は帆引き船をイメージ

世界中でフリーコーヒーを振る舞う男



●世界中を自転車で旅した経験を基に、子供たちと共に生きた体験学習を行ったり、神出鬼没に世界各地でフリーコーヒーを振る舞い、文化や国境を越えた交流活動を行う西川昌徳さん。豆をひきながら来場者に笑顔で接する姿が素敵

シコーバイシクルサービス



家族で楽しむサイクルトレーラー旅

●横浜で自転車販売や修理、整備を行うシコーバイシクルサービスのブースでは、サイクルトレーラーが展示されていた。これがあれば、子供と一緒に旅したい、という思いを実現できる

ワンバーナークッキング

野外料理のポイントを体験しながら学べる







●アウトドアコーディネーターの小雀陣二さんのワークショップでは、ガスバーナーを使った特製カレーを参加者自身が作っていた。ちょっとした工夫で野外でも納得の味付けになる!?

次回予告

日程はまだ未定だが、2020年も歩崎公園で開催予定! 続報を待て。



トークイベント&オークション





●今回のイベントのゲストの面々を交えたトークイベントと豪華な品物が多数出品されたチャリティーオークションをかすみキッチンで実施。写真右から西川昌徳さん、猪野正哉さん、小雀陣二さん、山下晃和さん

BIKE PACKING FREEDOM

Cycle Sports

八重洲出版
YAESU Publishing Co.,Ltd.

CS GEAR CHANGE

サイクリストの語らい場

VOL. 13

● 今月のコーナー

今回はお休みのコーナー
※こちらも投稿随時受け付けます

読者の投稿レポート 輪な道／俺たちの今月の痛ジャージ／€情報の革命戦士 ザ・ジバラ$／マダム志磨子の月刊じてんしゃ旅

各コーナーへの投稿はこちらから。

お便りの場合

〒104-8488
東京都中央区八丁堀4-5-9
八重洲出版
サイクルスポーツ編集部

Eメールの場合

info@cyclesports.jp
※各コーナー名を明記のうえ、ご意見、ご感想お待ちしております

※ペンネーム希望者は明記してください

携帯・スマホからも簡単に投稿できます

CGC投稿用
QRコード

今年もやってきた!

競輪好きによる**誌上予想**

KEIRINグランプリ2019

来る12月30日、年の瀬のドリームズ・カム・トゥルー。3年ぶりに発祥の地“立川”にグランプリが帰ってくる。今回は競輪好きのお三方に事前予想をお願いしたぞ。

競輪は予想から楽しい!



高千穂遙
HARUKA TAKACHIHO

●「自転車で痩せた人」、「ヒルクライマー」、そして競輪を題材にした「グランプリ」などの書籍を多数執筆。ロードレース小説「ペダリング・ハイ」が小学館より文庫化されたばかり



今泉瑞希
MIZUKI IMAIZUMI

●ロードバイクに5年前に乗り始め、ついにはアイアンマンも完走してしまったインスタ女子サイクリスト。競輪観戦も初心者ながら大好きで、競輪場に足を運ぶこともあるのだとか



立川吉幸
KIKKOU TATEKAWA

●KEIRIN.JP月刊競輪ウェブに毎週「立川吉幸のオアシがよろしい様で! 注目オアシはこの選手だ!!」を、月イチで「今月の御贔屓オアシ選手」を連載する噺家。YouTubeで動画もアップ

師走に入り、もうそろそろクリスマスだ、年越しだ、お正月だ!と考え始める頃、待て待て待て待て。忘れていないか。そう、一年の総決算、「KEIRINグランプリ」。CGCでは今回、心強い競輪好きをお招きして、結構早い大胆予想をお願いした。まずは、2018年もズバリ3連単を的中させたという高千穂遙先生から。

「今競輪界を席巻しているのは、TOKYO2020目指して世界で戦っているオリンピック出場候補選手たちです。ブノワコーチのもと、めきめきと力をつけた彼らは海外遠征のため出走数こそ少ないが、とにかく強い。そのうちの2人、脇本雄太と新田祐大が、今年のグランプリの超注目選手。なので、このどちらかが優勝する可能性が非常に高い。ただし、強いだけでは勝てないのも競輪です。曲者は村上博幸、佐藤慎太郎の両ベテラン選手。特に新田選手の番手に入るであろう佐藤選手は、個人的にも期待しまくってます。頑張ってほしい」

次はトライアスリートの今泉瑞希さん。「競輪観戦歴は今年で3年目になります。車券を買うときは誕生日で買うことが多いので、予想知識は初心者レベルですが……。1着は脇本選手だと思います。今年後半はオリンピックシーズンに入りあまり競輪は出走していませんが、W杯の最中なので調子もとてもいいはず! 2着は確実に中国勢。松浦選手か清水選手だと思います。なんとなく、小倉(競輪祭)を獲った松浦選手かな? 3着もめちゃくちゃ迷いますが、村上選手か福島勢が来ると思います。ナショナルチーム推しなので新田選手にします!」

今泉さんは、脇本ー松浦ー新田の3連単予想。そして、最後は立川吉幸さん。

「今の時点、分かっている並びは新田ー佐藤、清水ー松浦、脇本ー村上、郡司と平原は単騎。中川は単騎が有力ですが、連携実績ある清水ー松浦の3番手も? まさか脇本ー村上の後ろや平原マークはないよね〜! レースのポイントは脇本がどこで仕掛けるか! いずれにしても最終バックは脇本が取る!! 村上が追走できないことは大ありで清水、単騎の郡司、平原は飛び付き狙いか? 新田はまくれるかまくれないかの一発狙い……安定感は? 展開は脇本が前受けから引いてカマシ、脇本の仕掛けが遅ければ清水の先行もあるのか……ズバリ! 優勝は脇本!! 脇本は最終ホームから仕掛けて2コーナー過ぎまくり切る! マーク村上は離れて逃がされた清水マークの松浦が脇本を追う! 2車単・脇本ー松浦、3着は安定感を買って平原! 3連単・脇本ー松浦ー平原で一点勝負だー!!!」

と予想が出そろったところで、明るい未来予想図は描けただろうか。脇本強しで買うのが鉄板のようだが、単騎3人の動きと、ベテラン勢のここ一番の巧さが怖い。大決戦は30日。立川競輪場であなたもドリームズ・カム・トゥルー。

-競輪黙示録-
バンクの魂



illust.◉新屋延和

出場9選手
中川誠一郎(熊本/S1/85期)
脇本雄太(福井/SS/94期)
新田祐大(福島/SS/90期)
村上博幸(京都/SS/86期)
松浦悠士(広島/S1/98期)
清水裕友(山口/SS/105期)
佐藤慎太郎(福島/S1/78期)
平原康多(埼玉/SS/87期)
郡司浩平(神奈川/S1/99期)

※12月9日時点



編集部と読者のつぶやき

サイスポ酒場

作品を描き上げるたび編集部を
ざわつかせる CGC 名物画伯石垣美帆が、
サイスポ酒場にやってきた。
画伯の熱に君はついてこられるかな？

illust.◉村上智之（テイク・オフ）

今宵の酒の肴

風の強い日に、いつものコースを走行していましたら、栗の木の下を通過時に栗が背中に落下し死ぬかと思いました。いつものコースも路面だけじゃなく、頭上にも注意しましょう。

菊池俊朗さん

保育園の送迎に電動アシスト自転車を導入しました。家に自転車が届いた数十分後、まずはやはりフレームの研磨とチェーンの脱脂と注油をしている自分がいました（笑）

木下雅弘さん

寒い時期までのつなぎのジャージを一新。暑くもなく寒くもなく乗りやすいけど温度差が大きくて迷う。

相崎純さん

急に寒くなってから休日でも走る気がしない！走り出せばすぐに気持ち良くなるのは分かっているのに……寒さ対策の特集をお願いします。

サムサキライさん

今年は全然といっていいほど走れず、イベントにエントリーしても参加できず、モチベーションも下がり気味でした。 そういうのが続くと、大丈夫なタイミングで前夜に準備してても、当日面倒になって出ない……というのが増えてしまいました。 他にもこういう方っていらっしゃるんでしょうか？

P.N.**さーりゃん**さん

クリヤマ：ついに画伯回来ましたか！
松下：です。こんな酒場にあの巨匠が来てくれましたよ。
石垣：光栄です！
松：じゃあとりあえずカンパーイ！ ではでは早速1つ目のお便りから。栗が背中に落下して死ぬかと思いました。
石：これ本当？
クリ：ははは、疑う？
松：痛かったって。
石：注意のしようがないよね。自転車乗ってて私は落下はないですね。雷も落ちてこないし。
クリ：雷落ちたら死んじゃうよ。
松：虫が口に入っちゃうとかは？
石：ありますよ。いっぱい食べた。
クリ：おいしい？
石：口に入っちゃうからしょうがない。だってみんな食べてるもん、ふだんから目に見えないもの。
クリ：そっか、目に見えない微生物はいっぱいいるからね。
石：逆に私たちが突っ込んでいってるわけですからね。人間が文句言うのはお門違いなんですよ。
松：あ、人間のエゴなんですね。
クリ：なるほどねぇ。
石：カゴ背負ったらだめなんですかね？ 栗拾うカゴ。
クリ：あーなるほどね。
石：郷に従えですよ。
クリ：確かに。
石：カゴを背負いましょう。
松：解決。じゃあ次。電動アシスト自転車を導入しました。どれくらい興味ありますか？
石：今の自分のサイクルライフに必要かって言われればどうかなってなるけど、長い距離走れない人とか、体力に自信ないなって人にはすごくいいと思うんだよね。これロード持ってるってことなのかな？
松：そうだと思います。石垣さんはロードとeバイクどっちが……。
石：キ○ィちゃんとガ○ダムみたいなもんだよ。比べちゃダメなんじゃないかな。キャラクターって枠は一緒じゃないですか。
クリ：まったく相容れない。
石：キテ○ちゃんに戦えって言ったって戦えないし。そういうことですよね？
クリ：まぁね、まぁね。対決モノだったら分かる。そういう話好き。
松：なんかよく分からないですけど、次。温度差が大きくてウェアを迷う。こういうとき石垣さんだったら？
石：インナーをタンクトップから半袖にするとか。冬だけど暖かそうだと思ったら、夏用のインナーにするとか。私はそうしてるけどね。
クリ：インナーで調整する？
石：そう。
クリ：冬用のジャケットを買うって結構高いじゃん。
松：高いっすよね。
クリ：だからそこまでやんなくてもアンダーを充実させればそこそこの気温までいける。
石：アンダーで解決。それ良いと思います。
松：これいい回答。アンダーで解決だ。次、行こう。急に寒くなってきてから休日でも走る気がしない……。
石：これよく聞くんですけど、違うんですよ。走る気がしないじゃない。走る気がないんですよ。寒いからって。常に春夏秋冬あるんですよ？ ね？ 走りたきゃ走るんですよ。
クリ：これは言い訳を作ってるわけなんだよね。
石：私、朝練行ってますからね。おにぎり持って。
松：はは。この根性論いいっすね。
クリ：長渕剛的な。やるなら今しかねぇ的な。
石：17歳から長渕通ってますから。
松：他に思う冬ライドの良さは？
石：冬に限らずですよね。ライドは最高じゃないですか。だから何をモットーとしてるかですよね。走るのにあたって、ご飯を目当てに行くのか、トレーニングに行くのか、それでも変わってくるから。
クリ：確かにね。
石：朝練はなんか強くなった気がするよね。あんま人と比べないんだけど、本番のレースとかで朝練もしたし、夜練もしたしってなると比べなくて済む。練習量が少ないとあーだこーだ言うわけ。
クリ：自分も本当にやるなら今しかねぇっていう気持ちでする。じゃあこの投稿は喝ですね。
石：ちょっとびっくりしてる私。
松：いや、でも僕これ分かる。
石：お金払ってるんですよね？
松：前日準備まではするんですよ。でも当日面倒になって出ない。
石：そこだよね、意味分かんない。え？ じゃあなんでエントリーしてるの？
クリ：やばいぞ、これ。
松：甘えだと。
石：だって好きだから、お金出してエントリーしてるんでしょ？ もったいなくない？
クリ：そういうことじゃないの。
石：お金持ちなのかな？
クリ：違う違う、そういうことじゃなくて。これ結構大変なコースのときにね、自分はこれ走りきれるのかな？みたいな不安がいっぱいあるわけです。
石：それがレースでありイベントであり……。
クリ：いやいや、そうなんだけど。
松：かっこいいわ、石垣さんは白か、黒かでグレーみたいなのがないんですね。
石：グレーとか意味が分かんない。
クリ：やるなら今しかねぇ。
石：だって生きてるうえでグレーってなくないですか？ イエスかノーじゃないですか。
松：まぁまぁが欲しいんですよ。例えばですよ、なんかネガティブな気持ちになってて、イベントに出たくないなって正直思っちゃったときどうやって自分を奮い立たせますか？
石：レースってことですか？
松：まぁイベントでも、仕事でも。
石：仕事だったら絶対イエスだね。仕事大好きだから。
松：じゃあ仕事関係ないときは？
石：自分を怒る。何やってんだって。
クリ：すげぇ。
石：今までしてきたことを思い出す。私結構人と比べないし、人が別に何をしてても気にならないわけ。自分のペースがあるし、その人のペースがあるし違うから気にならない。いや、私メンタル弱いと思うよ。
松：いや、強いと思う。
石：うん、でもモチベーション下がったとして、怒るね。なんでそんなこと考えちゃったんだろう？って。で、考えるとやっぱり練習量とか自分の自信が足りないんだよってなる。
クリ：なんかすごい励まされた。
石：でも私、一つだけ言っておきたいのが、誰が悪いとかはない。ただこの人も走る気がないんだよ。どうしたのみんな？ 楽しいから乗ってるのに。
松：すごい！
石：全然すごくない‼

今月の一句

自転車川柳



最速店長涌本の ちょっとそれ 深掘りしましょうか？

第2回



涌本正樹
MASAKI WAKUMOTO

サイスポに寄せられた、
自転車にまつわるお悩みを、
2019年最速店長
涌本氏が回答（深掘り）！

その質問深掘り！ 一問一答

Q

自分のフォームは背骨の途中から曲がって猫背になってしまう。 こういうフォームのワールドツアーチーム選手はいるのかどうか気になる。そして猫背によるメリット・デメリットが知りたい。

P.N. H.Kさん（男性19歳）

A 猫背の選手は知らないなー。メリットも正直分からない。けど僕も20代の頃、速い人のフォームをマネしようとしたね～。でもフォームは求める走りやレベルで皆違うから、あんまり人のマネをしない方が良いかな。ちょっとでもその人に近づけるんじゃないかって思うんだけど、結局速くないんだよね。そもそも全然骨格も筋力も違うから、憧れの選手とかをイメージしたフォームは現実離れしたモノになってしまうんだ。

自分の一番速いフォームって汗水流してよだれ垂らして、鼻水出しながら何日も何日も自分を追い込んだ先にしかないから、若いうちは死ぬ気で練習しよう！ 困ったらトレックのプレシジョンフィットをオススメするよ！

最速店長のいるお店



スクアドラ滋賀守山

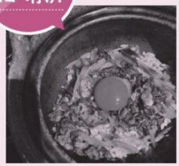
滋賀県守山市今宿4-5-7
☎ 077-596-3866
営業時間：12：00 ～ 20：00（水曜日定休）

今月の一言

寒い日は
全力でこげ！
暖かいから。

スクアドラ滋賀守山店に訪れたら ココへ行け！

雰囲気たっぷりのダイニングバー



そらいろ
滋賀県守山市
守山1-2-3
1F

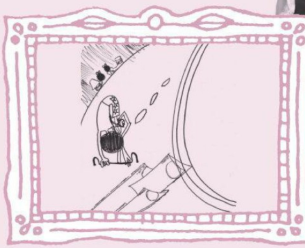
居心地よいお店の雰囲気に、小じゃれたおいしい一品料理。それはお酒に合う合う！ お酒もメニューも種類が豊富で、守山で飲むときはココ！ビワイチやらイベントの〆によくお世話になってます

美帆画伯の挑戦状！

作品 No.0008

読者諸君、モデル石垣美帆が
一体何を描いたのか解き明かすのだ！





答えが分かった人は、ハガキまたはプレゼント応募用QRコードから解答しよう！ 見事解答できた人にはサイン入りイラストをプレゼントしちゃうぞ！

ヒント 美帆画伯が描くこの人物のイメージ
・夢　・文化　・〇イリン

前号の答え：
マルコ・パンターニ

たくさんのご応募ありがとうございました！ 抽選で石垣さん直筆サイン入りイラストをお送りさせていただきます。
正解回答者｜ 田中成幸さん、清水雅巳さん

イケメンサイクリスト図鑑

entry number 7
西沢倭義さん
（28歳）

1）好きな食べ物は?
リンゴです。ムカイ林檎店はオススメですよ。

2）ふだん、よく出没する場所は?
明治大学生田キャンパスによくいます。遊びに来てください。

3）ふだん、自転車以外で何してることが多い?
食事してますね。食べることが好きなので。

4）好きな女の子のタイプは?
一生懸命になれる人ですかね。

5）好きな前後ギヤの組み合わせは?
51 × 15（Track）

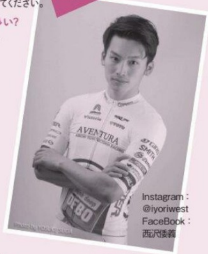
6）バーテープは厚巻き派?薄巻き派?
薄い派です。

7）自信のあるのはどこの筋肉?
三角筋です。

8）ベスト体脂肪率は?
6.3%

9）自分を追い込みたくなる瞬間はいつ?
常に追い込んでます。

10）なんでも一言メッセージをお願いします。
自転車競技もですが、一般の方にも自転車が楽しいということを広くPRできたらなと思っています。共感していただける方、まずはカフェライドから行きましょうー！



Instagram：
@iyoriwest
FaceBook：
西沢倭義

JBCFを主戦場とするアヴェントゥーラサイクリングの一員。明治大学自転車部のコーチも務める。



自転車とカルチャーの化学反応

CS BOOKSHELF

実業団ロードレースに青春を賭けるリアルサイクリストの日常

text◉本誌・栗山尚久　illust.◉神田めぐみ

大学入学を機に、東京に出てきた主人公・日夏竜二が、ひょんな成り行きから調布のサイクルショップでロードバイクを購入することから物語は始まる。年の離れたおじさんクラブ員たちや、同年代のライバルに刺激を受けながら、徐々にロードレースの面白さに目覚めていき……。同書は2017年11月に発売された単行本に加筆し、文庫化したもの。

著者は自身もロードバイクにハマり、自転車関連の書籍も執筆する高千穂遥氏。「自転車で痩せた人」では、自身の自転車でのダイエットの日々をつづり、小説「ヒルクライマー」に至っては物語をモデルに、現実に赤城山でヒルクライム大会が開催されたりと、今では高名なSF作家としてのイメージよりサイクリストとしての姿の方が自然に浮かぶ。

そんな高千穂氏のサイクリストとしてのこれまでの体験が、この作品にも存分に反映されている。主人公たちが練習するコース（現実の地名なのでそのままトレースできる）や立ち寄る飲食店、トレーニング方法、扱っている自転車や機材、出場するレースまでかなり具体的に記述されている。実際に東京でロードバイクに乗っている人であれば、「ああ、あそこか」とか、「そういうことよくあるある」と共感できる話が多く盛り込まれていると思う。

サイクルショップのクラブチームに集う、職業も年齢も性別も異なる仲間たちは、それぞれ目標とするレースや自転車の楽しみ方も異なる。それが単にロードレース小説というより、一クラブの日常をのぞき見るような面白さにつながっている。実業団レースという舞台もまたマニアックな設定だ。ロードレースを経験したことのない人には、社会人でも懸命に頑張れる、その世界が新鮮に感じられるだろう。

チームの監督役を務める塩山京之介という登場人物に高千穂氏のイメージが重なるのは、現実を題材としているので当然のことか。あたかも読者自身を、ロードバイク初心者の主人公とともに、ロードレースの世界へと誘ってくれるような小説だ。という私も、小山田周回で練習したくなってきた。

ペダリング・ハイ

高千穂 遙著

小学館文庫

定価 800 円+税





おところ
東京湾を望むベイサイドの公園

第11回

本格的な冬がすぐそこまでやってきましたが、外で暮らす野良ネコたちは今日も健気に力強く生きています。厳しい環境で生きる彼らにとっては、寒さをグッとこらえる時間が長くなりますが、限られた暖かさを無駄にせず、ポカポカの小春日和の日には、太陽の恵みを全身で浴びて、前に後ろに伸びて大あくび。一瞬一瞬を楽しみ、ときには近くを走るサイクリストへも熱視線を送ってくれます。

撮影シチュエーション：海沿いの散歩道でのんびりと日向ぼっこを楽しんでいた美人のハチワレさん。人懐っこく、ここを行き来する人たちに可愛がられているアイドル。真剣な眼差しで何を見ているのかと思えば、散歩中のイヌでした。

初代ニャンスポ編集長
たなかそのこ

自転車レースカメラマン、チーム広報として仕事をしているようで世界各国のネコの尻尾を追いかけているネコ愛好家。

ニャンスポ公式インスタグラムに
寄せられた愛くるしいネコたち



NYANCLE_SPORTS

投稿の際は、インスタグラムで #nyanclesports のハッシュタグを付けてご投稿ください。あなたのネコ写真がニャンクルスポーツの表紙を飾れるかも？

Cycle Sports



＼突撃！／ 銭湯サイクリストが行く

隣の"じてんしゃ銭湯"

編集部・クリヤマは銭湯を愛するサイクリスト＝「銭湯サイクリスト」である！
これは"じてんしゃ×銭湯"のすばらしさを世に広め、
銭湯サイクリストの増加を目論むコーナーだ。

text&photo◉本誌・栗山尚久

第7湯　もう一つの霞ケ浦、北浦にある超濃厚日帰りローカル鉱泉

霞ケ浦と聞いて多くの人がパッと思い浮かべる湖は、別称「西浦」と呼ばれている。というのも、そもそも「霞ケ浦」とは、西浦、北浦、北利根川、鰐川、外浪逆浦、常陸川を合わせた水域の総称だからだ。

雨にたたられた『BIKE＆CAMP』の帰り道。どこかでひとっ風呂浴びたいと思っていたら、「めちゃめちゃローカルないい温泉があったんだよぉ」と出展者の人に教えてもらった。その名も北浦温泉。ただ、地図を見ると不思議なことに北浦は、西浦から見て北にはない。東浦と名付けてもいいくらい。霞ケ浦一周のランドマークとなる霞ヶ浦大橋からも約14kmの距離。

鹿行大橋のたもとに見えてきた外観は、いかにもといったいい感じのひなび方をしている。受付のおじいさん（私は終わり間際に入ったが）は、とても親切で「21時には閉館してしまうからあまり長く入れないよ」といった旨のことをなまり言葉で教えてくれる。風呂は至ってシンプル。鉱泉なので加熱はしているが、琥珀色がかった湯で、湯触りは少しつるっとしている。湯加減は絶妙で、いつまでも入っていられる。隣の女湯からもにぎやかな地元言葉が聞こえてきて、本当に地元の人に愛されている温泉なのだなと感じた。せっかく霞ケ浦に来たら、ぜひ北浦も訪れてほしいな。





●湯船は2つ。それほど広くはないので、少人数のグループにちょうどいい



●館内には休憩処や特産品などの販売も。以前は宿泊できたが、今は日帰り入浴のみ

サイクリストウェルカム度
♨♨♨

源泉かけ流し度
♨♨♨♨

お手軽温泉ライド度
♨♨♨



●お湯は少し琥珀色をしているナトリウム、炭酸水素塩泉。源泉温度は16.6℃

北浦温泉 北浦荘
●茨城県行方市山田121　☎0291-35-2821
●営業時間　10：00～21：00
●定休日　月曜日（祝日の場合は翌日）



自転車乗りの泊まりたい宿 CYCLIST HOTEL

今回は……下諏訪

今回紹介するのは、諏訪湖のほとり下諏訪町にある「マスヤゲストハウス」。2014年にオープンし、屋号は以前この場所で営業していた"ますや旅館"にちなんでつけているそうだ。

宿のある下諏訪町は、諏訪大社の門前町でもあり、毎年お盆には諏訪湖祭湖上花火大会が開かれていることでも有名。ビーナスラインや富士見パノラマリゾートなども近く、MTB乗りでこの宿を拠点とされている人も。

まるで実家に帰ったときのように出迎えてくれるのがこのゲストハウス一番の魅力。オーナーのきょんさんをはじめ、スタッフさんたちは皆とっても親切で、周辺のお勧めスポットやお店を聞くと丁寧に教えてくれる。宿は非常に居心地の良い空間で、リピーターの人も多いのだとか。敷地内にサイクルラックも完備しているので、ロード乗りの人も安心。JR下諏訪駅も徒歩5分と、輪行旅の拠点としても最適だ。

また宿周辺には温泉銭湯が数軒あり、入浴料も250円と安い！　マスヤで石けんなどのお風呂セットも借りられるのもうれしい。

個人的にお勧めの楽しみ方は、冬の寒い時期に泊まって、コタツにあたりつつ宿で過ごすこと。自転車で諏訪の名所を巡るなんて楽しみ方もいいけれど、マスヤでいろいろな旅人と交流すれば、きっと何度も訪れたくなるはずだ。



MASUYA GUESTHOUSE マスヤゲストハウス
長野県諏訪郡下諏訪町平沢町314
☎0266-55-4716　http://masuya-gh.com
1人1泊3200円～（冬季は暖房費として+300円）



●玄関には立派な門が



●サイクルラックも完備



●開放感のあるリビングルーム



●バーカウンターで地元の人とも交流できる



●マスヤの美人女将きょんさん

text◉西村裕貴

石田ゆうすけの
NIPPON漂流

僕の細道

The Narrow Road to BOKU

第161回



いしだ ゆうすけ

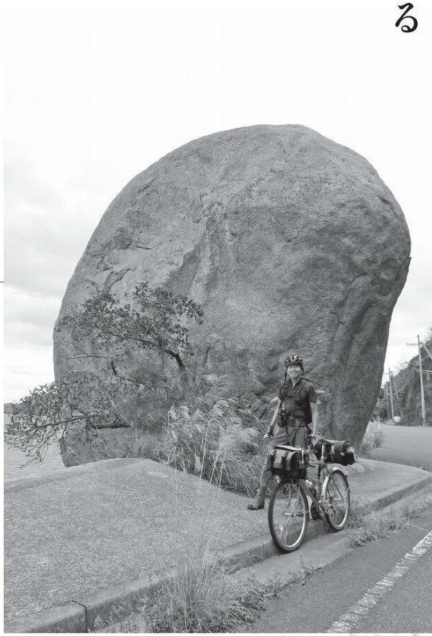
南紀白浜生まれ。旅行作家。食の記事も手掛ける。全国で講演も。7年半かけて自転車で世界一周。『行かずに死ねるか！』から始まる世界シリーズ三部作は累計30万部超え。『地図を破って行ってやれ！』ほか、当連載をリライトした文庫本も発売中。広島はサラリーマン時代に3年間住んでいた懐かしの地。住んでいると当たり前の景色だった瀬戸内海が、今では来るたびに、こんな絶景は世界にもそうないな、と感動します。

平和記念資料館を目指して広島へ向かう旅

呉～倉橋島～鹿島～江田島

価値観が違うから面白がれる

text&photo◉石田ゆうすけ



●倉橋島の西海岸沿いの道にあった巨岩。この島は至るところ岩だらけ。山の上の森にも球体の巨岩がたくさん突き出ていて、一種異様な景観

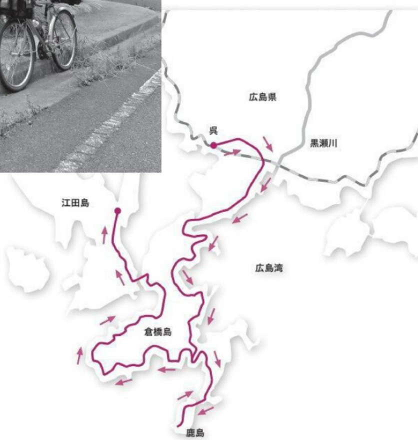
スタートの呉の町からすでにアクが強かった。
穏やかな多島美の瀬戸内海に、
あまたの牡蠣筏（かきいかだ）が浮かぶかきしま海道。
その先の行き止まりの島までひたすら南下する。
ある人は「行き止まり道にも快感がある」と言った。
そして、旅先で泊まる宿にもそれぞれの個性がある。
感じ方は人それぞれ。たとえそれが自分に合わなくても、
旅を楽しむ気持ちさえあれば、それも一興なのだ。

まるでアジア旅行 味のありすぎる宿に店

広島に行くことにした。リニューアルされた平和記念資料館が気になるのだ。

被爆のジオラマの人形を撤去するということで話題になった。怖すぎるから撤去するなんて論外、という反対意見が大勢だった。それに対し、資料館側は、「怖すぎるから、が理由じゃない。実際はもっと凄惨だったという意見が多数ある。人形のせいで間違ったイメージがひとり歩きするのを避けるためだ」としている。実際どうなんだろう。時代を反映して生ぬるい展示になっているんじゃないか？ それを確かめたい。

まずは呉に向かい、島から走り始めようと思う。そのためには東京を早朝出なければならなかったのだが、





●音戸渡船の中。小さい船なので、不安定感抜群。この日は結構波が高かったので、なかなかの恐怖だった。向こうに見えるループ橋は自動車専用



●生活感がにじみ出た古い待合室。「音戸渡船」のロゴが今の時代のおしゃれな字体に見えるけど、これこそまさに“一周まわった”ってこと？

前夜にラグビーW杯の日本対スコットランドがあり、友人たちと観戦、歓喜、鯨飲となり、翌日は二日酔いで東京を昼過ぎ出発、呉に着く頃には早や暗くなっていた。

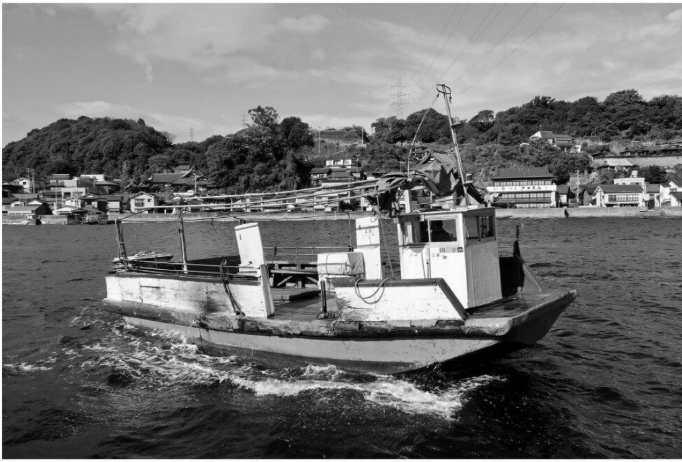
電車から降りると、お好み焼きの匂いがした。おお、すごい。食文化が香る駅というのはありそうでそうない。頭に浮かぶのは大阪鶴橋の焼肉や千葉県銚子の醤油ぐらいだ。

観光案内所で宿のリストをもらう。安くて一泊4～5000円だったが、一軒だけ3000円という宿があった。電話で空きを確認し、そこへ向かって走りだす。次第に店が消えていき、暗くて寂しい雰囲気になったが、代わりに下町風情が出てきた。

暗闇に明かりがぽつんとあった。近づいていくと、中華そば屋だ。そのボロさに目がハートになった。赤いテント看板は廃墟かと思うほど汚れて色あせている。

さらに奥へ進むと、看板に朝日という地名が見え、やっぱり!と膝を打った。映画『この世界の片隅に』に出てくる遊郭だ。それらしい建物は見当たらないが、下町の雰囲気からもしかして、と思っていた。

今日の宿は元妓楼か?と淡い期待を抱いたのだが、宿は朝日とは別の場所にあり、趣のない四角い家だった。ただ、中に入ると、すごいボロい。宿のお婆さんの後について廊下を進み、部屋に入ると、やった、大当たり！ 昔の木造校舎のような古い板敷きの床に、汚れた壁に、木の窓枠、まるでアジアの安宿だ。こんな宿がまだあったんや！



●“日本一短い”をうたう音戸渡船。対岸までは120m。早朝5時半～21時、人が来れば随時運行。ただし10～13時は休航なのでご注意あれ

渡船の親父はこう言った。「そんなところにおっても見えんじゃろうが！」

お婆さん曰く、さっき僕が見た地域はやはり朝日遊郭があった場所らしい。遊郭は空襲で壊滅したそうだ。

さっきのボロい中華そば屋に行き、引き戸を開けると、わめくような声が聞こえた。喧嘩か?と思ったが、どうやら酔って盛り上がっているだけらしい、と分かってたまげた。

カウンターに座り、中華そばと炒飯を頼む。4卓あるテーブル席は埋まっていて、荒っぽそうな客ばかりだ。どの席もまあ騒々しい。腕にびっしり入れ墨が入ったオッサンは異常なぐらい声がでかく、「じゃけえ、言うとろーが！」とまさに『仁義なき戦い』だ。僕は圧倒された。海外

にいるような気がした。呉駅のお好み焼き屋の匂いが頭に浮かんだ。なんて濃いんだ広島。同じ日本でこんなに違うんなんて。うはは楽しい！
　食べ終えて会計し、店を出ていこうとすると、店主のおじさんが「また近くに来たら寄ってください」と言った。こっちの素性などひと言も話していないのに、よそ者だとばれていたらしい。〝海外〟でひとりだと、やっぱり浮くんだな。

また出た、強烈オヤジ！日本一短い渡船

　翌朝、近くのコメダ珈琲に行ってみた。メニューを見るとモーニングが安い。それにミニサラダをつけ、トーストが半分しかなかったので、もう半分追加すると、結局800円ぐらいになった。どうも釈然としない。やっぱり個人経営の喫茶店にすればよかった。まわりにたくさんあったんだけどな。
　半島を南下する。住宅街を抜けると、朝日に光る瀬戸内海が広がり、思わず見入った。なんという美しさだ。巨大な湖のような海に、無数の島々が浮かんでいる。
　瀬戸内海は400㎞もの広範囲に及び、どこでも多島美が見られるから、それほどスゴイ場所に思われていないような気がするが、こんなところは世界にはそうそうないのだ。
　30分ほどで半島の先に着いた。道路がループ橋になって空を渡り、向かいの倉橋島に架かっている。橋は自動車専用なので、自転車は渡船を使う。対岸までは120m。日本一短い渡船らしい。乗り場にはくたびれた木の待合所があった。昨日の宿といい、中華そば屋といい、古いものがボロいまま残っている。東北や関東と比べると〝残り方〟が違う。気象条件の差だろうが、加えて、西の人は東の人より見栄えをあまり気にしない気がする。
　乗り場は海に浮かぶ筏で、岸からタラップが架かっていた。波が高く、筏もタラップも揺れている。右に左に揺れながらタラップを渡り、筏に降りて待っていると、しばらくして対岸から小さな渡船がポンポンポンとやってきた。こっち側に着くなり、船頭がすごい剣幕で「そんなところにおっても見えんじゃろうが！高いところで待っとけえや！」と怒鳴った。うーん、別世界！
　あまりの理不尽さに、怒りよりおかしさが勝り、僕は笑いをこらえながらとりあえず謝った。それから通行料150円を支払う際、領収書はないか聞いてみた。別にいらないのだが、この船頭と絡みたかったのだ。すると船頭はさっきまでの怒りを引っ込め、しれっとした顔で「領収書はないが渡航記念証ならある」と言って、船室をがさごそやり、記念証を出してきて「100円」と言った。意外と商売熱心だった。

行き止まりに向かう意味秘められた価値

　対岸の音戸には古い街並みが広がっていた。路地に沿って格子戸が続いている。ここも保存されてきたというより、勝手に残ってきたといった様子だ。
　いかめしい古家があった。石の門にガス灯がついており、《桜湯》と書かれている。銭湯だったらしい。立派な銭湯で、島の小さな集落には似つかわしくないように見えるが、昔は港はどこもにぎわっていたのだろう。そこを過ぎて50mほど進むと、別の銭湯跡が現れ、えっ？と驚いた。こんな小さな集落に、しかもこんな至近距離に2軒も？　湯上がり後の人々が下駄をカランコロンと鳴らしながら歩く様子が目に浮かんだ。《喫茶クルミ》という昭和風情たっぷりの喫茶店が現れた。《営業中》の看板が出ている。よく持ってるな、反射的にそう思ったのは、東京暮らしが長くなったからだろうか。スタバなどチェーン店に侵食され、東日







上：音戸渡船の隣にあった潔い看板。揚げかまぼこの店だけど、ちゃんとした素材で作っているんだろうなと思わせる名コピーかも
中：こちらも潔い注意書き。飲食店の本音だろうけど、あまり見ないな。本文に登場する「ボロいお好み焼き屋」に貼られていました
下：あまりの微妙さに、通り過ぎたあとわざわざ引き返して見にいった、中国のパクリキャラのような三平くん。倉橋島の鹿老渡にて



●音戸の古い街並みから国道に出たところで見かけた昭和喫茶。入母屋の屋根が特徴的な建物も相当に古そう。寄っていきたかったけど、宿までの距離を考え、泣く泣くスルー

本は〝昭和喫茶〟が減る一方だ。反面、西日本、関西や中国は、チェーンの侵食も当然あるが、昭和喫茶もよく残っている。東と比べるとその差は歴然としている。喫茶店文化なのだろう。田舎にぽつんとあるような店でも、地域の社交場、あるいは寄合場のようににぎわっている。西の人間はおしゃべり好き、という傾向とも関係あるのかもしれない。

島の東を走る。3年前、瀬戸内国際芸術祭の島々をまわったとき、激坂の連続でトラウマになったが、この倉橋島は平坦な道が海沿いを走っている。たくさんの島影が次々に形を変え、見飽きることがない。

何か所か通行止めの看板が立っていた。豪雨災害による工事とある。



●倉橋島の東海岸。島にしては珍しく平らな海岸線が続き、瀬戸内の多島美を満喫できる。ガードレールがない箇所も多く、写真撮影にも最適

見飽きることがない多島美の海と、変わることのない古き町並み

最悪、自転車を担げばなんとかなるかなと思っていたが、どこも歩行者用の迂回路ができていて、自転車もなんなく通ることができた。

南の集落に着いた。さてどうしよう。ここからさらに南に向かって、砂嘴のような細長い半島が延び、その突端まで一本道が走っている。片道約10km、行って帰って約20km。

岬の先端に引かれるのは自転車旅行者の特性だと思うが、一本道だと話は変わる。同じ道を帰るのが億劫だ。見どころがなければ、わざわざ行き止まりまで行く気にはならない。

そんな僕に、別の価値観を与えた人がいる。たまたま知り合ったYという女性で、自転車で日本一周をやっていた。きれいな顔立ちで、こんな子が?と意外に思ったものだが、話を聞いていると図抜けて変人だった。一本道の行き止まりを全て攻めている、というのだ。無駄だなって感じないの?と聞いたら、感じますよ、と答えた。

「でも快感になってくるんです、誰もやらないことをやるのが。行き止まりを楽しめるようになって、初めて旅が楽しめるんだと思いました」

それ以来、旅をしていて行き止まりを避けるたびにYのことを思い出



●倉橋島の南端、鹿島に向かう〝行き止まりロード〟で見かけた景色。瀬戸内海の島々には、白砂の広がるパラダイスっぽいビーチがあちこちに



●倉橋島と鹿島をつなぐ鹿島大橋。島の両側に蛇行して延びる白砂ビーチが白眉。これを見られただけでも行き止まりに行った甲斐がある!(?)

石田ゆうすけの
NIPPON漂流

僕の細道

The Narrow Road to BOKU

した。自分は彼女の域に達していない。そんな意識がどこかにあった。

行ってみよう。10km先の行き止まりまで。あえて無駄をやろう。着いたら違う景色が見えるかもしれない。僕は南へとハンドルを切った。

途中、感じのいいボロいお好み焼き屋があった。腹が減っていたので食べていこうかと思ったが、先を急ごう。どうせ同じ道を帰ってくるのだ。ひと仕事終えて帰りに寄ろう。

この道は坂も多かった。空腹で力が入らない。引き返そうかな、と何度も思ったが、途中でやめたらきっと後悔する。

約30分後、ようやく行き止まりに着いた。何もなかった。バスの転回場があるだけだ。島内を巡る小さなバスがやってきた。バスは僕の目の前に来ると、くるりと回って行ってしまった。停まりもしなかった。

うーん、俺はここに何しに来たんだろう？　Yの域には全然達せないまま、来た道を引き返した。空腹でへとへとだ。あのお好み焼き屋まで行けば――。30分後、やっと見えてきた店は、既に閉まっていた。

史上最強の宿キター！　でもなぜか高評価

気力を振り絞って、そこからさらに5kmほど走り、着いた町の食堂で中華そばと炒飯を食べた。店主に豪雨災害のことを聞くと、雨の被害はこれまではないが、台風の高潮では数年前に店が潮に浸かったという。断水して大変だったそうだ。そういえば、この島の水道水はどこから来ているんだろう。店主は太田川です、と答えた。

「えっ、太田川って広島の？」

「ええ、そうです。海底パイプでつながっているそうですよ」

太田川からここまでは30kmぐらい離れているのだ。

店を出ると日がずいぶん傾いていた。慌てて走りだす。宿は江田島なのだ。まだだいぶ距離がある。

宿を予約するのは、旅から自由が奪われるので避けたいのだが、島はあてがないと怖い。日が暮れたところで運よく宿が見つかったとしても、周りに食事処がないことが多い。逆に宿を予約すれば、島の新鮮な魚がほぼ約束される。自由と引き換えに、安心と美食を手に入れるのだ。島は仕方がない。

出発前にグーグルマップで調べた。ネットの口コミなどあてにならないが、あえて低評価の宿に泊まることもない。5点満点中4・5という高評価の宿を予約した。6件の口コミを見ると絶賛に次ぐ絶賛で、メシも人もコスパも最高とある。1泊2食つきで7150円だ。

秋の夕暮れは早い。西日が差し、世界がどんどん赤くなっていく。気がはやるのだが、橙色に染まった古い集落が現れるたびにスルーできず、中に入り、散策する。

結局宿には真っ暗になってから到着。宿主のおじさんが笑顔で出迎え、自転車をこっちに置いて、と誘導してくれる。たしかに感じがいい。

ところが宿の中に入ると、ちょっと違和感を覚えた。廊下が貼り紙だらけなのだ。《夜は静かに》など言わずもがなの注意書きが5枚も6枚も貼られている。ま、常識がない人もいるからな、と思いつつ、部屋に入ると、部屋の中にも同じ貼り紙があった。さらに共同のトイレに行くと、入り口には《ドアの開け閉めは静かに》とあり、中に入ると個室のドアには《トイレでタバコ禁止》、さらにそのドアを開けると、《便器の蓋はゆっくり閉めて》……まるで注意書きのマトリョーシカだ。

まあ食事が良ければいいのだ、地魚食うんじゃ、とワクワクしながら食堂に行くと、だいぶ前に卓上に並んだと思しき冷たく固くなった鮭のムニエルに、水ダコの刺身。へえ、瀬戸内海って鮭や水ダコも獲れるんだ……って獲れるかい！　さらに和牛ではないスキヤキ、その中に玉ねぎが入っているくらいで、他に野菜もない。汁物もない。あの口コミはなんだったんだ。ティッシュの箱が棚に積まれ、貼り紙があった。《ティッシュ100円》。そういえば部屋にティッシュがなかった。さらに……あぁ、こういうことを書いている僕はネトウヨと変わらない気がするが、ええい、行こう、ご飯がお茶碗1杯半で終わったのだ。お代わりのない宿なんて初めてだ。そこはさすがに「足りません」と訴えた。するとどこからかご飯を持ってきて、なんとか腹は満たされたが、汁物がないか一応尋ねたら、永谷園のマツタケのお吸い物が入った器を指さされた。そのマツタケの香りでごはんを食べていたら「20時で食堂を閉めます」と言われ、僕も半分キレながら「お茶だけ飲んでいってもいいですか」と聞いたら「部屋でお願いします」。もはや笑うしかなかった。

怒りや恨みではなく、面白いから書くのだが、翌朝〝6時40分から7時半まで〟食べることが許された朝食は、ハムひとかけ、ししゃも2尾、と何年か前に話題になったグルーポンおせちそっくりだった。

まだまだあるのだが、もうやめよう。ダークサイドに落ちてしまう。とにかく僕は学んだ。人の感じ方は十人十色、評価を決めるのは相性だ。みんなが最高とする宿は、僕とはただ相性が悪かったのだ。――つづく。



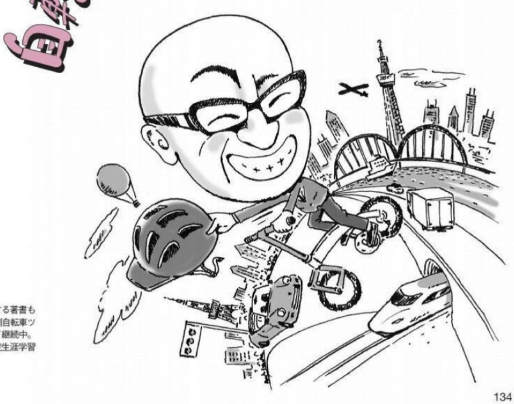
●倉橋島と江田島をつなぐループ橋「早瀬大橋」からの眺め。倉橋島側の音戸町早瀬の古びた集落が眼下に広がっている。日没後の残照に染まる情景に、思わず自転車を停めた

自転車ツーキニスト疋田智の

自転車よもやま社会学

今月のお題

自転車活用推進法、まずはソフトから？



自治体の責務が次のように

自転車活用推進法の施行に伴って、各地の自治体が「これから自転車活用に力を入れるぞ」という例がちらほら増え始めている。

同法の第4条には「地方自治体の責務」として次のようなことが定められているからだ。

自転車活用推進法
第四条（地方公共団体の責務）
地方公共団体は、基本理念にのっとり、自転車の活用の推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の実情に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。
2 地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

つまり自治体は「自転車の活用の推進に関して」努力しなくてはならないわけだ。こう定められると、自治体たるもの、何らかのアクションを起こさざるを得ない。ということで、何らかの「施策を策定」をすることになった。

昨今、なんとなく気づくでしょ。自治体がそれぞれに「自転車ツーリズム」「サイクリングイベント」に力を入れてることに。

例えばサイクルモードに行っても、昨今はメーカーのブースよりも、自治体のブースの方が目立つくらいだ。それぞれに「〇〇街道はサイクリングに最適です」みたいな幟を立てて、自転車ツーリストを招こうとしのぎを削っている。

中でも「ナショナルサイクルルート」

ここ最近話題になったのは、ナショナルサイクルルートのことだろう。

国土交通大臣を本部長とする自転車活用推進本部が、11月7日に発表した「国が指定する日本を代表するサイクリングルート」の第一次。東から「つくば霞ヶ浦りんりんロード」「ビワイチ」「しまなみ海道」の3つに決定した。

このうち「しまなみ海道」は、最初から当選確実だったと思う。というより、第一次選考でしまなみ海道が選ばれなかったら、選考委員は何をしとるの？　しまなみを知らないの？　そのルート選出に何の意味があるの？という話になったと思う。

もうひとつ「ビワイチ」も、まあ確実だったろう。このところブームでもあるしね。実際にここを走る人の数も、この数年どんどん増えている。



大津があり、近江八幡があり、安土があり、彦根があり、長浜がありと、観光地にも事欠かず、適度なアップダウン、合計200㎞を超すボリュームも走りごたえがある。

というわけで、しまなみ&ビワイチの2コースについては至極当然。驚きは皆無だった。

注目は3つ目のルート。

「つくば霞ヶ浦りんりんロード」こそが今回のキモだったと思うのだ。

3つ目が最注目だった

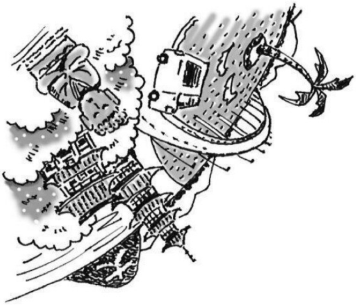
しまなみ、ビワイチと違って、3つ目はドングリの背比べだった。と、私は推測している。だってアワイチ（淡路島一周）もハマイチ（浜名湖一周）もあれば、富山湾もある。北海道（知床や帯広だ！）や沖縄（やんばるだ！）だって外せないだろうし、佐渡島、南紀白浜、やまなみハイウェイと、どれが3つ目でも違和感はない。

それでもつくば霞ヶ浦に決まったのは、首都圏からの近さ、東西のバランス、茨城県の力の入れよう、今後の期待など、いろんなファクターが加わった結果だったろう。

いずれにせよ発表セレモニーに現れた

疋田　智（ひきた・さとし）

ご存じ"自転車ツーキニスト"。自転車に関する著書も多数あり。人気メールマガジン『疋田智の週刊自転車ツーキニスト』は「まぐまぐ！」に引っ越して継続中。NPO法人自転車活用推進研究会理事、学習院生涯学習センター非常勤講師なども兼任する









茨城県の大井川和彦知事は大喜びで、招かれた4人の知事（残りは愛媛、広島、滋賀）の中でも断然スパークしてた。「非常に光栄。もう茨城県が魅力度最下位などとは言わせない！」

知事、ぜひますますの魅力構築と整備を。

指定の観光メリットは大きい。今後、各地で「第二次に手を上げよう」と、いろんな運動が展開されるであろう。私の知ってるある地域なんて、既に「霞ヶ関への運動」計画つっていろいろ考えを練ってる。

実はあらゆる自転車施策の中「ツーリズム」こそが一番やりやすいという側面もあるからだ。

ツーリズムならイケるかも

自転車施策に関われば関わるほど分かってくるんだが、都市交通としての自転車活用・街路整備は実に難しい。

例えばただ単に自転車レーンを作るにしても、そこから駐停車車両を排除する方法からしてつまずく。

物理的分離をするならするで、その予算が大困難だ。ちょっとぐらい増額された自転車予算では、数十m作って終わり、というのが関の山だ。

通行方向をどうするかにしても、単に左側通行の原則だけを言っても始まらない。私なんか「双方向通行など論外」だとは思うが、太い道路であればあるほど「逆走への需要」はある。

そうした「逆走したい」人からの苦情。その結果、事故が起きたときの責任の所在。おまけにドライバーからの「自転車が危ない！（本当のところはチャリンコが邪魔！）」なんてクレームにも対処しなくてはならない。

全ての前提が「歩道通行のママチャリ対応」そして「その考え方の是正」からだから、もう面倒くさいなんの。担当者にとってはイイコトなんてひとつもない。

それに比べたら、サイクリングコースのなんとまあ楽なことか。

コースを選定したうえで「地元観光の促進です」「健康増進つまり医療費の削減に貢献します」「我が県（または市町村）のアピールにつながります」みたいな追い風をビュービュー吹かせることができる。なにより話が明るい。前向きだ。

このことを別に私はネガティブな意味で言ってるんじゃない。

で、そのうえで「サイクリングコースは左側通行でお願いします」ということにすればいい。これは私は（皮肉でも何でもなく）本気でそう思っている。その結果、ツーリストから次第に「左側通行じゃないと、なんか気持ち悪いんだよな」ということになってくれればいい。

こんなことが言えるのではないか。

現在、自治体が力を入れ始めているのは「道路というハード」ではなく「自転車に乗る動機というソフト」の部分なのだ、と。

「通勤」もソフト戦略のひとつ

ツーリズムが休日&非日常の自転車活用だとするなら、平日&日常の自転車活用の代表的なものが「自転車通勤」だろう。

実は国交省・自転車活用推進本部としても、自転車通勤にも注目しているのだ。

例えば先日発行された『自転車通勤導入に関する手引き』というパンフレットがある。これ、自転車活用推進本部が、各企業、事業所側に「自転車通勤を導入する際のノウハウ」を伝えるために作った公式文書で、読めば分かるが、なかなかよくできている。

『自転車通勤導入に関する手引き』でググってみると一発で出てくるから、ぜひ目を通してみていただきたい。

この手引きを元に、各自治体が「では地場の企業に、自転車通勤の推進を」と乗り出した。

実はつい先日、私は福岡県に招かれて「自転車通勤応援セミナー」というのに出てしゃべってきた。元祖自転車ツーキニストだからね、私は。

行くと、目の前には地元企業の総務担当者がずらり。

私以外にも、シマノや、まちづくりで有名な建設コンサルタント、地元企業の担当者などがしゃべり、それぞれに自転車通勤のメリットやノウハウを語った。

健康にいい。これは直接的に医療費の削減に結びつく。

環境に優しい。これは我が自治体はエコに力を入れているという分かりやすいアピールになる。

交通渋滞の解消策になる。

メンタル面のメリットも大きく、長い目で見ると企業業績のアップに結びつく、などなど。

自分で言うのも何だが、セミナーは大好評だったと思う。

自治体による今後の自転車活用施策は「休日はツーリズム」「平日はツーキニズム」になるかもしれない。なんだか私はわくわくしているところなのだ。

アレ！アレ！ユキヤ

第126回

ALLEZ! ALLEZ! YUKIYA

新城幸也



平日にもかかわらず集まったファンとともにきたかみ新城ロードを走るユキヤ



あらしろゆきや

1984年９月22日沖縄県石垣市生まれ、34歳。2012年のツール・ド・フランス第４ステージと2016年の第６ステージで敢闘賞を獲得。2012年のツール・ド・リムザンでは超級カテゴリーレース日本人初の総合優勝を果たす。バーレーン・メリダに所属。

2019年1月1日からの累積走行距離
（2019年11月30日現在）

→ 2万2334.2km

来年のユキヤはバーレーン・マクラーレンの一員だ！

２０１９年のオフに入ってすぐ、ユキヤは病院に向かった。3月の落車で手術した左肘に入っていた金具を抜くためだ。その左肘、今はもう完璧なのかな？

「まだちょっと硬いです、完全伸展ではない。右手がマイナス5度くらいまで曲がるのに対して、左手は手術前でプラス5度。手触りで金具が分かる感じで、硬いところに肘を置くのが嫌でした。手術後すぐに2度くらいになって、これから頑張って伸ばしてリハビリします」とのこと。

そして毎年恒例、ユキヤのオフはサイクルモードへの出演でスタートした。日本のファンにとっても、ユキヤをじかに見ることのできるサイクルモードは貴重なチャンス。続いて小田急カードの会員向けイベントで伊豆を走り、さらに今年も岩手県北上市の「きたかみ新城ロード１００」を走りに行くことに。このイベントにはユキヤの「兄ちゃん」、福島晋一も顔を出すことになった。

北上市入りする前日、仙台市のプロショップ「ベルエキップ」主催のファンミーティングにはユキヤ、晋一のほか、タイ合宿の拠点としてなくてはならないナーソンリゾートの「父ちゃん」、中川茂さん、奥さんのノイさんも顔を見せた。

数日後、都内で行われたＭＴＢライダー、山本幸平選手の結婚披露宴には、共にタイ合宿を走る（暮らす）メンバーがズラリと顔をそろえた。

「これまでタイでしか会わなかった人に日本で会えたのが面白かったですね。宮澤（崇史）さん、兄ちゃん、（鈴木）雷太さん、トライアスロンの細田雄一、ＭＴＢの（平野）星矢とか、（北林）力とか」

ＳＮＳ等で山本幸平選手の披露宴の写真を見たファンも多かったに違いない。

この間、カレンダーのほとんど全ての日取りに取材対応が書き込まれた。雑誌や新聞はもちろん、テレビやラジオ出演は都内のスタジオまで出かけ、選手になったきっかけからこれまでの人生、そしてツール・ド・フランスについてなど、何度も何度も……。ユキヤ、お疲れさま！

取材する側はちゃんと調べてから来るはずだけれど、視聴者にとってユキヤは初めてかもしれないから、自転車ロードレースを広めるためにはこれが必要なんだよね。

今シーズンをユキヤに振り返ってもらおう。

「最初は（合宿中の落車で）しくじりましたが、その後はＵＣＩポイントも獲得したし、ブエルタではデータ上の出力を更新しているんです。まだ強くなる、来シーズンも頑張りますよ！」

ユキヤが所属する「バーレーン・メリダ」は1月1日より「バーレーン・マクラーレン」と改称されることが正式に発表された。これはバーレーンの王子がチーム設立当時から関わっていること、さらにその兄（皇太子）がＦ１のバーレーンＧＰを誘致したことなどからも、ごく当然の成り行きと言えるかもしれない。

「だけどチームカーはマクラーレンじゃないんですよね。ま、グランツールのＴＴステージくらいには持ってきてくれるかもしれないですけど、何なら選手に１台ずつ出してくれないかな（笑）」

新しいジャージのデザインは、Ｆ１マシンの色をベースにオレンジが採用された。ユキヤは12月中旬にはチームキャンプに合流したが、インターネット上では12月初旬にオレンジとレッド、ブラックを基調に水色の差し色が入ったチームウェアが発表となっている。バイクにも同様のカラーリングが施される。。

１月21日にはサントス・ツアーダウンアンダーが開幕するので、テレビ画面の向こうに新しいジャージを見るのはおそらくそれが最初となるはず。そう、ユキヤの来シーズン初戦はツアーダウンアンダーだ！

THIS MONTH'S YUKIYA



山本幸平、敬子夫妻の結婚披露宴に出席したユキヤと美和さん

text◉大前　仁　photo◉飯島美和

橋本英也の

3足のわらじ



VOL.14



ワールドカップに向けて

皆さまこんにちは～!! 色鮮やかな秋ライドの時期が終わってしまい、寒さを楽しむライド季節がやってきましたね。朝は濡れてるシチュエーションが多いので、路面に気をつけて乗りましょう。早速、今朝滑りました（笑）。

日本のケルメス、平田クリテリウム

11月はロードシーズンも終わり、トラックシーズンに向けてのトレーニング時期となりました。「一番良いトレーニングは何ですか?!」と聞かれることがたまにありますが、僕は決まって「レースが一番良いトレーニングです」と答えています。

レースにはさまざまな種類がありますね。僕が考える頂点にはオリンピックとグランツールがあって、そこからピラミッド状にいろんな種類が広がっていきます。

その土台となるレースは、やっぱり草レースなんですよね。ヨーロッパの方だと毎週末どこかしらで草レースがあり、良いトレーニングができます。ですが日本ではレース数が少なく、いかに練習試合をこなせるかがレベルアップにつながります。

そこでご紹介したいのが《平田クリテリウム》。シーズン中はほぼ月に1回は開催されていて、さまざまな年齢層も参加していて、良いトレーニングになります。平田クリテのオーガナイザー、スタッフの方々、いつもありがとうございます。

中部地方には草レースが多く、この《平田クリテ》、《AACAカップ》、そして《リトルワールドサイクルミーティング》と3つを回れば、ほぼ毎週レースできますね。レースこそが最高のトレーニングです。来年はあなたも参加レース数を増やして、楽しんでみましょう!!



●平塚競輪にて、初日は得意なレース展開に持ち込んで優勝！



ワールドカップ第4戦、ニュージーランドでの宿泊先の猫と～

月がきれいだった平塚ナイター競輪

11月12日～14日に平塚競輪場で、《富士通フロンテックカップ》に参戦しました。競輪を走るのは数か月振り。いつもの選手やカルチャーとは違う環境でレースをするのは、良い刺激となりました。

実はこのときの僕は、レース開催前に6連勝していて、この開催でピンピンピンの3連勝ができれば9連勝。これを実現できれば「特進」という制度で、一つ上の級班にクラスアップできるのです。クラスアップの懸かった&今年最後の競輪という、たくさんのワクワク材料があるなかレースに挑みました。

初日、2日目は1着で王手でしたが……最終日は3位となり特進を逃してしまいました。2日目までは僕が主体となり、自分の好きなレースを作ることができましたが、最終日は相手選手の土俵で走って負けてしまいました。優勝した佐々木悠葵選手、果敢な先行をした前川大輔選手カッコ良かった……。おめでとうございます。

レース後には、同じチームブリヂストンサイクリング所属でS級S班の競輪選手である脇本雄太さんから、「長所を最大限生かしたレースをするべき」とアドバイスを頂きました。確かに優勝した選手は、自分の長所を生かせる展開でレースを走っていました。これが勝負の境目なんだと感じましたね。

平塚競輪場は演出がすばらしく、観客の方々と近くて応援の声も聞こえ、選手側としても楽しいシチュエーションで走ることができました。施行者、そして関係者の皆さま、ありがとうございました。日本に競輪というすばらしいシステムがあることを、やっぱり誇りに思えた大会でもありました。

ワールドカップを走ってます！

12月はオリンピック出場に向け、とても重要となるワールドカップシーズンです。ワールドカップの成績次第でオリンピックの出場枠の獲得が決まってくるからです。もちろん一戦ごとの成績自体もとても大事。僕はオムニアムという競技をメインに走る予定です。新年の挨拶と一緒に、良い報告をしたいと思いますよ!! 皆さま良いお年を～。

PROFILE

橋本英也●はしもと・えいや 1993年12月15日生。競輪選手（A級）、チーム ブリヂストン サイクリング選手、トラック競技のナショナルチーム員という「3足のわらじ」を履いて活躍中。12月から1月にかけ、トラックワールドカップに出場。オリンピック出場枠獲得のため改めて世界に挑む #ハシモトエイヤチャンネル、その結果やいかに？！

text●橋本英也／中村浩一郎
photo●橋本英也／本誌・滝沢佳奈子



●４時間チームエンデューロ男子は、2017年１位、2018年３位のRinRinRacingがバイクを掲げて余裕の１位



●50社を超えるメーカーが出展。製品の購入を本気で考えているサイクリストが担当者とじっくり話していた



●開会式で挨拶するチームブリヂストンサイクリングの石橋学選手（右）と孫崎大樹選手（左）

14TH SEO CYCLE FESTIVAL



第14回セオサイクル・サイクルフェスティバル

雨だからこそ記憶に残る "セオフェス2019"

関東を中心に店舗を展開するセオサイクルが主催の「セオサイクルフェスティバル」、通称〝セオフェス〟の14回目の大会が勤労感謝の日に開催された。あいにくの雨にも負けず、参加者たちは袖ヶ浦フォレスト・レースウェイを駆け抜けた。

開催日●2019年11月23日（土・祝）
主催●セオサイクル・サイクルフェスティバル実行委員会
開催地●袖ヶ浦フォレスト・レースウェイ

text & photo●編集部

雨を物ともしない本気のサイクリストたちが集結

セオフェスは、カテゴリー別のロードレースや、チーム、個人のエンデューロなど15種類のレースが行われるだけでなく、50社を超えるメーカー、輸入代理店が出展し、バイクの試乗なども楽しめるイベントだ。

去年と違ったのは、前日から本降りの雨で、イベント中も弱まることがほとんどなかったこと。セオフェスがこのような天気の中で行われるのは珍しいことだという。時折風も強まり、気温も最高で13℃くらいまでしか上がらず、サーキットの数か所に水たまりができるほどだった。チームブリヂストンサイクリングの選手がサーキットで教えるスキルアップセミナーは、室内でのトークショーに変更された。

「とても寒くて何度もやめたいと思った」という、ロードレースやエンデューロに参加した選手の声が聞かれた一方で、「走っているうちに楽しくなった」と話す選手もいた。

また、雨だからこそバイクの試乗やメーカーの担当者との話がじっくりできたり、ディスクブレーキの性能や防雨・防風対策など、晴天では分からないようなことも実感できただろう。いずれにせよ、開会式で挨拶した自転車メーカー、ホダカの山崎一会長の言葉を借りれば、「雨だからこそ記憶に残った」はずだ。

コースは滑りやすかったが、イベントは大きな事故もなく無事に終わった。2020年のセオフェスは11月21日（土）に開催される予定だ。晴天を祈る！

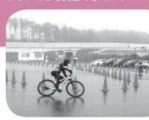
●ロードレース・シニア中上級の表彰式。１位になった湘南浪漫の関隆芳さんにはテスタッチのバイクが贈られた





●親指を立てるのは４時間エンデューロ・ソロ男子で１位のオッティモの小林崇さん。「家族に会いたくてラスト２周を逃げ切りました」

●会場に設けられた試乗コース。サーキットをフルに使っての試乗もできた。晴れた日には分からないことも実感できたはず





●ロードレース・キッズ１クラス（小学１、２年生）がスタート。「回せ回せ！」と声援が送られ、保護者の方が熱かった

Cycle Sports

八重洲出版
YAESU Publishing Co.,Ltd.

東京オリンピック

2020年への挑戦

トラックワールドカップのシーズン真っただ中。第3戦香港、第4戦ケンブリッジと2週連続で行われた。東京五輪に向けて各国による出場枠争いが激化する中、日本チームが積み上げてきた〝成果〟が見られた。ここでは短距離選手の活躍を振り返ろう。

第12回 ― トラックワールドカップシーズン後半戦、日本勢の快進撃始まる

ROAD TO TOKYO 2020

text&photo● 本誌・滝沢佳奈子



●香港でのチームスプリントは5位。だがそこで修正点を見つけた

チームスプリントで つかんだ手応え

11月29日～12月1日の日程で行われたＵＣＩトラックワールドカップ第3戦香港。日本から距離も近く、一部を除いてほとんどの主力選手がこの第3戦からの参加となった。

初日に行われたチームスプリントでは、5位という結果だった。表彰台には届かなかったものの、手応えをつかんでいた。新田祐大は香港でのレースを終えて、こう話す。

「そもそもチームスプリントに関しては、18～19年の世界選手権が終わった時点で、もうオリンピックは諦めようかっていう話になっていたんですけど、続けるための最低条件が設けられて、それを微妙にクリアしつつ、〝今のワールドカップにきて〟しまった〟ような状況でした。今回の大会で僕ら一人ひとりも新たな壁の向こう、違う世界を見られたような気がします。また、一番先頭を走る雨谷（一樹）の悩みになっていた部分が、かなり今回で解消されたっていうことで、『自信を持って次の戦いに挑む』と言っていたので、チームにいい風が吹いたんじゃないかなと思います。

コーチとは全然話していなくて、僕ら選手3人だけの感覚ですけど、今回も各個人、ミスが1回ずつあったりしましたが、ミスがなければオリンピックでもメダルを狙える位置にいくんじゃないかなって期待できる大会になったかなと思います」

第3走の深谷知広も、「力を上げることって難しいんですが、〝連携〟（の改善）だけでも42秒台っていうのが見えてきているので、しっかりその辺りを詰めていければメダルのチャンスもあると思うのですごく楽しみにしています」と話した。

翌週にはニュージーランドで第4戦が行われた。初日からアクセル全開な日本チームは、香港での修正点を踏まえてしっかりと改善。しかも有言実行で42秒台を達成するだけでなく、日本記録を1日に2度塗り替え、チームスプリントで実に16年ぶりの金メダルを獲得した。

この結果により、諦めかけていたチームスプリントでの東京五輪出場というのも視野に入ってきた。上位8位まで出場可能なオリンピックランキングで現状9位の位置にいる。ワールドカップ次戦のオーストラリアでは〝秘密兵器〟、ＢＭＸライダーの長迫吉拓の第1走起用も決まっている。確実にいい風が吹いている。

課題だったスプリント。 順調すぎる滑り出し

昨シーズンの結果を見る限り、ケイリンではメダルをも獲得していた日本チームだが、スプリントでは準々決勝に上がるのがやっとという場面が多く、短距離チームの課題はスプリントにあるという印象だった。しかし、イギリスでの第2戦からそれは打ち破られた。深谷が予選で4位のタイムを出して勝ち上がり、準決勝では世界チャンピオンのハリー・ラブレイセンと当たり、敗れたものの、3位決定戦では勝ち切った。

香港での第3戦では、深谷、新田、河端朋之の3選手がスプリントに出場し、深谷がまたしても銅メダルを獲得したばかりか、日本人選手全員がトップ8に入ったのだ。日本はケイリンだけじゃない、まさにそれを証明してみせたのだ。

「日本人がベスト8に3人残ったっ

ていうのは今までないと思うので、日本の全体のレベルっていうのも上がっていると思うし、その中でも自分の位置というのをしっかり示していかないといけないので、また気を引き締めて頑張りたいです」

こう話した深谷は、さらには第4戦で決勝戦にまで上がった。出場したスプリントでは全てでメダルを獲得。第4戦では銀メダルという今までは考えられないような快挙をもたらしたにもかかわらず、「悔しい気持ち」とコメント。深谷の強さは磨きがかかった。ただメダルを目指すだけでなく、頂点を目指す気概を背負ったのだ。



●2大会連続スプリントで銅メダルを獲得した深谷に新田がねぎらいの言葉をかけに行く

短距離では、第4戦には出場していなかったラブレイセンやジェフリー・ホーフラントなど、オランダ勢の強さが群を抜く。特にラブレイセンの強さは〝バケモノ〟級だ。スプリントでもケイリンでも、どんなに先行されてもラスト1ラップできっちり合わせに行く加速は、まるでモーターバイクを見るかのようだ。立ちはだかる壁はひどく大きい。しかし、一番輝くメダルを手にするためには彼と互角に戦う必要がある。スプリントでラブレイセンと当たった新田はこう話す。

「まだまだ僕は走り方が上手じゃないなと。力任せで準々決勝でラブレイセンと戦うまでは行けました。1本目は自分の中ではちょっと手応えがあったかなというレースで自信になりました。2本目は、自分でレースを支配するような展開に持って行こうと思ったんですけど、レースはずっと主導権を握られていたような感じになってしまいましたね。

相手が世界王者じゃなければ感じることはなかった。世界王者と戦えたからこそ次のレースの自信にもつながりますし、今後の飛躍する武器とかきっかけになるんじゃないかと期待をしています。自分でもかなりモチベーションが上がった気がするので。負けた中でもすごく収穫のある戦いだったと思います」

ラスト2戦のワールドカップと五輪前最後の脚の見せどころである世界選手権で、各国の最終仕上げが見られるだろう。日本チームの挑戦への調整期間は残りわずかだ。



●積極的でありながら落ち着いた走りを格上の選手に対しても実践した深谷



●世界王者ラブレイセンと戦ったからこそ得られたものがあったと新田は話す

UCIオリンピックランキング
（UCIトラックワールドカップ第4戦終了時点）

第4戦ニュージーランドを終えての日本のオリンピックランキングの順位。なお、短距離女子チームスプリントは参戦していないため省略。残りワールドカップ2戦＋世界選手権のリザルトを加えて、東京五輪への出場枠数が決定される。

短距離

男子	チームスプリント	9位（5625p）
	ケイリン	1位（6785p）
	スプリント	3位（5523p）
女子	ケイリン	15位（2897p）
	スプリント	5位（4975p）

中距離

男子	チームパシュート	14位（6020p）
	マディソン	20位（2940p）
	オムニアム	8位（3635p）
女子	チームパシュート	12位（6140p）
	マディソン	11位（5960p）
	オムニアム	2位（4725p）



●日本の課題だったスプリントで、深谷はワールドカップ3連戦で3回連続メダルを獲得した



●小林優香はワールドカップ初戦となったケイリンでメダルを獲得。あくまで目指すのは金だ

今月の気になるレースの話題をピックアップ!

CYCLE RACE TOPICS

サイクル・レース・トピックス

TRACK

MAIN TOPIC

FROM HONG KONG

梶原がトラックワールドカップ2連勝!
中距離チームの向かう先

text&photo◉本誌・滝沢佳奈子

〝勝つ準備〟を整える梶原

梶原悠未がUCIトラックワールドカップ第3戦のオムニアムで金メダルを獲得した。昨シーズン、梶原はその色を手にすることはできなかった。初戦だった第2戦ではミスがあり、4位。香港で久しぶりに手にしたのは、念願の一番光り輝く色のメダルだった。

「2年前に金メダルを取ったときから、なかなか世界の舞台で表彰台に登ることができなくて何度も悔しい思いをしてきたんですけど、その度にそれ以上の努力を積み重ねることによって、今大会では誰よりも勝つ準備が整っていたかなと思います」

「勝つ準備」と話すように、スタート地点に構える梶原は自信を大きくまとっていた。おそらく、そのオーラは女子スプリントで最強の称号を持つリー・ワイジーに近いように思う。梶原は、そこに立つまでに積み重ねてきた努力、練習量がその自信を裏付けていた。梶原が目標としている東京五輪という舞台に向けて、気持ちの面でも加速がかかる。

「五輪に向けて、一歩一歩、世界のトップレベルの選手たちに近づいているという手応えをつかむことができているので、まだまだレベルアップしていって、五輪の舞台で金メダルを獲得できるようにより一層頑張っていきたいと思います」

こう話した梶原は、第4戦のオムニアムでもランキング上位の選手が参戦する中、安定感を見せつけた走りで2戦連続の勝利を獲った。

今シーズンから中距離コーチを任されたダニエル・クレイグは、梶原



が東京五輪で金メダルを獲得するために、あと何が必要だと考えるのだろうか。

「彼女は2つの点においてワールドクラスの選手です。戦略に優れ、そして彼女はとても速い。しかし、より良い有酸素能力が必要です。彼女に対して考えているのは、東京五輪までの残りの8～9か月で有酸素能力と戦術を少し改善させることです。もしそれができて、もう少し彼女自身の戦術を理解して、もっとフィードバックを与えることができれば、彼女は完全になって、レースでうまくやるために必要な全てを手に入れることができると思います」

中距離チームが狙うもの

第4戦ニュージーランドでは男子チームパシュートで3分56秒台を出し、全日本選手権以来の日本記録を更新した。それでも世界の舞台に立つためには、越えられない壁が存在する。上位国は予選から3分50秒台前半のタイムを出してくる。クレイグは冷静に目標を切り替える。


●昨シーズンは獲得できなかった金メダル。やっと手にした梶原はさらにその先を向く

「去年の結果があまり良くなかったので、オリンピックに男子のチームパシュートを連れていくのはちょっと難しいなというのが実際のところです。今フォーカスしているのは、ワールドカップでどれだけ成長できるか。もう一回改めてフレッシュな気持ちで再フォーカスして、東京の次のパリを目指していくというところですね」

中距離チームが東京五輪に向けてフォーカスするのは、男女オムニアムと女子マディソンだと話す。クレイグはそもそもなぜこのタイミングでコーチを引き受けたのだろうか。

「2点あるのですが、一つ目はもう既に強いオムニアムという種目をさらに強くして、オリンピックに備えるということです。二つ目は、もっと長期的に見てチームの再構築をして、弱み強みを全部洗い出して、3～4年のプランを持って次にどうやったら強くなっていけるかというのを考えることが自分の仕事だと思っています」

男子オムニアムでは橋本英也、窪


●男子マディソンは東京五輪に向けてはポイント不足。経験値獲得のために出場する

木一茂、今村駿介の3つの選択肢がある。クレイグは、今シーズンのワールドカップでそれぞれにチャンスを与え、どんな走りができるかを確かめる。

第4戦を終えて、頭一つ抜けたのは橋本だ。世界チャンピオンやロードのワールドチームに所属する選手たちがそろう中で表彰台までは届かなかったが4位という結果を残した。橋本は、「互角に戦えているという感触でした。前年までは各レースの後半でバテることが多かったんですが、最後までうまく走れました。エリミネーションのミスがなければ表彰台でしたね」と自信を持つ。

有酸素能力に秀でる窪木、スピードと戦略的な能力に優れる橋本、まだ若いがいい意味でどちらも持ち合わせる今村。クレイグは見極める。

「3人の走りを見て、どこが一番何が優れているのかで絞り込んでいこうと思っています」

短距離と共に、東京五輪で活躍する中距離選手たちが見られることを期待したい。


●中距離のコーチとして就任したダニエル・クレイグ

CYCLO CROSS

TOPIC － 1 FROM JAPAN

text◉織田　達／編集部
photo◉織田　達

全日本CX男女ともに連覇を達成

12月7日～8日、第25回シクロクロス全日本選手権大会が愛媛県内子町小田川豊河原特設コースで行われた。

男子エリートは、近年のチャンピオンばかりがそろうパックの中で、最後まで残ったのは竹之内悠（Toyo Frame）と前田公平（弱虫ペダルサイクリングチーム）の二人。最終ラップで最速タイムをマークし、最後のスプリント勝負を制したのは前田だった。2連覇を果たした前田はこう語る。

「何人かに絞られてパックで展開するのは予想どおりだったので、そこからどう展開するのか難しいレースだった。個人的に後手に回るとだいたい失敗してしまったりしてうまくいかないことが多いので、序盤から前、前で展開作っていくことを意識して走った。最後は自分一人になるくらいの勢いで最終周回をこなして、ゴールラインを切るまでどうなるか分からない感じだったので、先着できて良かった」

また、女子エリートも松本璃奈（TEAM SCOTT Japan）が連覇。

「マキノから全然調子が上がらなくて（MTBの）海外遠征で自分自身疲れているなと感じていて、野辺山で散々泣いて悔しい思いをしました。2週間本気でできることを全部出し切りました。それでつかめたこの金メダル、本当にうれしいです」


●竹之内とのスプリント勝負を制した前田が両拳を掲げる


●男子エリートでは前田、竹之内に続き、小坂光が3位に入った


●松本に続き、赤松綾が2着、西山みゆきが3着とフレッシュな顔ぶれが表彰台に登った

ROAD RACE

TOPIC – 2

FROM JAPAN

text&photo◉加藤　智

安原監督が語る今季と来季のこと

２年ぶりにJプロツアー（以下JPT）のタイトルを奪回したマトリックスパワータグ。今年は海外UCIレースにも出場し、アジアツアーランキング４位という結果を残した。チームを率いる安原監督は「これまではUCIレースかJプロツアーどちらか一方に注力していたが、今年は両方で結果を残せた。この10年で最高の結果」と胸を張る。

その原動力となったのは、フランシスコ・マンセボとオールイス・アルベルト・アウラールの２人だ。「背中で語るリーダー気質」と安原監督が言うマンセボが、自らレースの先頭で動く姿はチームメイトを刺激した。そのマンセボをも驚かせたのがアウラールの活躍。力を引き出したのはマンセボだと言う。「マンセボがいなくてもアウラールはそこそこ勝てたかもしれない。でも今年のような結果は出せなかっただろう」

アウラールのためにマンセボがアシストする場面が多かったことを思えば、それも納得できよう。

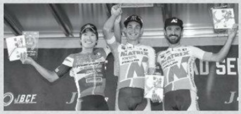
一方で、マンセボとアウラールが不在のレースでは緩いレースとなってしまったのも事実。チームが結果を残す反面、日本人選手の強化につながっていないもどかしさを感じている。そんな中、アウラールと最後までJPT総合優勝を争った宇都宮ブリッツェンの岡篤志を評価する。「敵側からすれば、あんな厄介な選手はいない。絶対離れないし、スプリントもある面倒な選手。それもマンセボやアウラールの存在があったからこそ、岡の力を引き出せたのかもしれない」と話す。

結果としてJPTをリードした２人がそろって来年はプロコンチネンタルチームにステップアップする。とは言え、それはJPTの結果が評価されたのではないと思うが、安原監督は「アウラールがUCIポイントを持っているのが大きいのは確か。でもマンセボも来日前から知っていたくらいJPTはスペインで知られている。アウラールが行くカハルーラルはスペインのチームだから、決してJPTの成績が無視されているわけではないと思う」と、JPTの存在意義を強調する。

来年のマトリックスパワータグは海外遠征組と国内組の２チーム体制となる予定。マンセボが引き続き所属し、ベネズエラから新たに若手選手を迎える。しかし「ベネズエラの選手を発掘するのが目的ではなく、彼らを打ち負かすような日本人が出て来てほしい」と言う。今年の岡のように、新たに開眼する日本人選手の登場を期待したいが、果たして？



●マトリックスパワータグの祝勝会でスピーチする安原監督



●2019年のJプロツアーをリードした３人。左から、岡篤志、オールイス・アルベルト・アウラール、フランシスコ・マンセボ

海外情報

ココが気になる！

FRANCE

ヴェロ・ドール2019！

text◉長谷川圭子

２０１９年12月１日、ジュリアン・アラフィリップがヴェロ・ドールに選ばれた。フランスの自転車専門誌ヴェロマガジンが１９９２年に創設したこの賞は、各国のジャーナリストの投票で、その年最も活躍した選手を選ぶもので、95年のローラン・ジャラベール以来、かつ２人目のフランス人の受賞である。２０１９年のアラフィリップはミラノ～サンレモでモニュメント初優勝したほか全12勝を挙げたが、総合優勝こそしなかったものの区間２勝し14日間マイヨ・ジョーヌを着たツール・ド・フランスでの活躍がやはり印象に残る。ここ数年レースが面白くないと言われたツールを盛り上げた立役者にふさわしい賞と言えるだろう。ところでヴェロ・ドール候補者12人にはＰ・ジルベールやＥ・ヴィヴィアーニ、さらにグランツール優勝のＰ・ログリッチェやＲ・カラパスのほか、Ｅ・ベルナル、Ｍ・ピーダスン、Ｒ・エヴェネプール、Ｍ・ファンデルプールと、20代前半の選手の名が多く挙がったのは喜ばしいこと。２０１９年はフェリーチェ・ジモンディやレイモン・プリドールなどかつての名選手が亡くなり大きな星を失った自転車界だが、一方で若い力の台頭も目覚ましく、私たちは時代が大きく動こうとする時に立ち合っているのかもしれないと思うと心が躍る。アラフィリップは受賞後「毎年スタートはゼロから。20年に勝利がなかったら、きっとがっかりする」とヴェロマガジンに語った。次のシーズンもまたレースを熱くしてくれると、期待が膨らむシーズンオフである。

今月のつぶやき
Tweet of the Month

Mathieu Van der Poel

I wish I could bunnyhop high enough to say hello. Hope you enjoyed the race from up there, this one was for you

話しかけられるほど高くバニーホップを飛びたいと願う。高いところからレースを楽しんでもらえたら。このジャンプをあなたに捧げます。

@mathieuvdpoel
（マテュー・ファンデルプール）（2019年11月16日）

2019年11月13日に亡くなった祖父レイモン・プリドールに向けた言葉。プリドールは1960～70年代にロードレースで活躍し引退後はツールのアンバサダーも務めた。３日後、マテュー・ファンデルプールはシクロクロスのUCIワールドカップ第４戦で優勝。そのレースの写真に添えて。
https://twitter.com/mathieuvdpoel/1195758956066615297

J SPORTS 放送予定

【初回放送分】

Cycle*2020 ツアー・ダウンアンダー	クラシック	J SPORTS 4	1/19（日）	16：30～19:00
Cycle*2020 ツアー・ダウンアンダー	第1ステージ	J SPORTS 4	1/21（火）	11：00～14:30
Cycle*2020 ツアー・ダウンアンダー	第2ステージ	J SPORTS 4	1/22（水）	11：00～14:00
Cycle*2020 ツアー・ダウンアンダー	第3ステージ	J SPORTS 4	1/23（木）	11：00～14:00
Cycle*2020 ツアー・ダウンアンダー	第4ステージ	J SPORTS 2	1/24（金）	11：00～14:30
Cycle*2020 ツアー・ダウンアンダー	第5ステージ	J SPORTS 2	1/25（土）	11：00～14:00
Cycle*2020 ツアー・ダウンアンダー	第6ステージ	J SPORTS 4	1/26（日）	10：00～14:30

【再放送分ピックアップ】

ドキュメンタリー ～ The REAL ～ マイヨ・ジョーヌ100周年特別番組 日本が黄色に染まる日
J SPORTS 3　1/1（水）4：00～5：00他

Cycle*2019 ツール・ド・フランス　第5ステージ　J SPORTS 4　1/2（木）　14:30～19:00
（第5ステージ）他

Cycle*2019 ツール・ド・フランス　100年目のマイヨ・ジョーヌ
J SPORTS 4　1/21（火）　14：30～14：45（1）他

今月の気になるレースの話題をピックアップ！

MTB

TOPIC - 3 FROM JAPAN

text&photo◉Hideyuki SUZUKI

海外から注目を集める日本のMTB事情

ここ数年、海外のMTBライダーが有名無名を問わず来日しているが、今年は特に有名なプロライダーの来日ラッシュとなった。

9月にカナダのフリーライダー、ブランドン・セメナックがムービーシュートで来日したのをはじめ、エンデューロナショナルシリーズ白馬岩岳大会に現エンデューロワールドシリーズチャンピオンのイザボー・クドゥリエが参戦。

11月にはUCIエリートDHチームの強豪、サンタクルズ・シンジケートがそろって来日。そして山梨県のMTB団体とスペシャライズドの招きでマット・ハンターが再来日。レース参加のクドゥリエを含め、全てのグループが、日本でのライドの模様をムービーに収めていった。

レーサー、フリーライダーともに、サマーシーズンは欧米でのレースやコンテストで飛び回っているが、オフになったらいつもとは違う場所に出かけて、異文化の香りを楽しみたい。またメーカーやチームも、ブランドプロモーションを仕掛けたいという思惑もあるのでこうしたツアーが組まれるのだが、中でも日本の人気が高いのは、シブヤに代表される都会のイメージと、都市から山間部までの距離が近いという「アジアの中でも独特な環境」が主な理由のようだ。

だがこうした「日本で走ることの楽しさ」を手軽に発信できるSNSが、時として思わぬ弊害をもたらすこともある。

世界的なプロライダーたちが、日本のMTBファンと交流している最中に、サム・ピルグリムが都内の神社の参道を下る動画をアップすると、あっという間に炎上。当該の動画は削除され、ピルグリムはSNSで謝罪するハメになった。

来年に向け、バイク持参の観光客は飛躍的に増えると思われるが、日本での交通マナーやルールを伝える手段も検討すべきだろう。



●10数年ぶりに来日したグレッグ・ミナー（左）は「日本のMTBシーンはこれからもっと盛り上がると思うよ」

MTB

TOPIC - 4 FROM CHINA

text◉Hideyuki SUZUKI

〝アーバン・サイクリング〟の行く末

11月６日から10日にかけて、中国の成都で第３回アーバン・サイクリング世界選手権が開催された。

名前のとおり従来のロードレース、BMXレース、地理的な開催条件があるMTBレースを除いた「都市型のバイクスポーツ」を集約した世界選手権として2017年にスタートしたものの、今年に入って主要競技の１つだったエリミネーターをベルギーで単独開催するなど、UCIが見込んだ集客ができないまま成都での最終年を迎えただけでなく、2020年以降の開催についてのアナウンスも遅れている状況である。

UCIとしては、2023年にスコットランドで開催予定の「サイクリング世界選手権※」に向け、３年間の継続開催が可能な都市の立候補を募っているが、東京オリンピック後の景気動向が不透明なこともあり、開催地決定は春頃までずれ込むと見られている。

世界選手権の前週にインドネシアで行われたアジア・アーバンサイクリング選手権では、BMXフリースタイル、トライアルにおいて日本選手の活躍が目立っただけに、関係者はその成り行きに注目している。

※MTBフォークロスを除く13の世界選手権を、２週間かけて実施。非公式ながら「自転車競技のオリンピック」と位置づけられている



©UCI

●以前はMTBと共催だったトライアルだが、今はワールドカップでも、観戦映えする人工セクションが主流

MTB

TOPIC - 5 FROM AUSTRALIA

text◉本誌・滝沢佳奈子

グリーンエッジを追った映画、『栄光のマイヨジョーヌ』2月28日公開

世界を舞台に活躍するワールドチーム、ミッチェルトン・スコットの前身であるグリーンエッジ発足からの５年間に密着したドキュメンタリー映画が2020年２月28日を皮切りに日本での公開が決まった。原題は「ALL FOR ONE」。東京の新宿ピカデリーと大阪のなんばパークスをメイン館として全国劇場にて順次公開する予定だ。「本当に強いチーム」を目指し、苦難と戦いながらも楽しむことを忘れないグリーンエッジの旅路を追ったこの映画で、ロードレース愛を深めてみてはどうだろうか。





www.greenedge-movie.com

編集部お薦めの要チェックイベント！

RACE & EVENT Guide

レース＆イベントガイド

text◉大城実結

PICK UP 01

春うらら、しまなみの島々を巡るイベント

万田発酵Presents グラン・ツール・せとうち2020

開催日
2020年4月12日（日）

申込期間
～3月8日（日）

募集人数
計2200人

開催場所
広島県尾道市～愛媛県今治市

HP
www.htv.jp/grandtour





日本が世界に誇るサイクリングの聖地・しまなみ街道で、2020年も名物サイクリングイベントが開催される。向島と因島をスタート＆ゴールにし、しまなみの島々を巡るグラン・ツール・せとうちは、自身の体力に応じて出走コースを選べるのもうれしいポイントだ。本格的にロングライドを楽しみたいサイクリストも、仲間や恋人、ファミリーも、春本番の美しい瀬戸内サイクリングを楽しもう。もちろん各エイドもお楽しみに。



しまなみの島々を結ぶのは、個性豊かな巨大な橋。橋の上から眺める瀬戸内海は絶景で、走り甲斐は満点だ。サイクリストの聖地と呼ばれるゆえんを、その身をもって体感しよう！

マップのしまなみマスターコースは総距離140km。最長コースは170kmのエクストラコースで、最短コースはハッピーコースの40kmと、幅広いコース設定となっているのも魅力。各コース定員が決まっているため、申し込みはお早めに

PICK UP 02

日本三大湖サイクリングロードの浜名湖をぐるり

浜名湖サイクルツーリング 2020

開催日
2020年3月28日（土）～29日（日）

申込期間
～2月24日（月・祝）

募集人数
計1500人

開催場所
静岡県湖西市ボートレース浜名湖

HP
www.hamanako-ct.jp





イベントの本番は日曜日だが、前日土曜日には「旧東海道」などテーマに沿ったガイドライドも開催される。大試乗会と併せて丸二日間、自転車でハマイチを遊び尽くそう



今回から浜名湖一周のレギュラーコース８に加え、総距離約62kmのビギナーコースを新設。レギュラーと比べ短く、比較的フラットなコース設計となっているため、初心者でも安心だ。各エイドも大幅パワーアップし、サイクリストを出迎える

滋賀県のビワイチ、茨城県のカスミイチに続き、日本三大湖のサイクリングロード、通称“ハマイチ”で、今年もサイクリングイベントが開催。ボートレース浜名湖東駐車場をスタートし、春うららの浜名湖をのんびり走ろう。また大会同日には各メーカーが集結した大試乗会も開催予定となっている。ハマイチを駆け巡り、気になる自転車に試乗して……まさに、自転車尽くしの週末だ。仲間と家族と、気軽に参加してみよう。

申し込みは
お早めに!!

注目イベントをピックアップ

シクロクロスにクリテリウムに、
熱い冬を過ごすのもよし。
春に向けてサイクリングの計画を練るのも一興だ。



PICK UP 03

初心者からベテランまで楽しめるシクロクロス

関西シクロクロス第7戦 前田製菓 堺

開催日
2020年1月19日（日）

申込期間
～1月12日（日）

募集人数
各カテゴリー100人

開催場所
大阪府堺市 みなと堺グリーンひろば

HP
https://kansai-cyclocross.hatenablog.com





広大な埋立地を利用した堺コースは、パワーが要求される直線と、テクニックが要求される複雑なコーナーが組み合わされている。スタートと同時に全速力で選手が駆け抜けていく様子は大迫力！ 声援にも思わず力がこもる



名物の砂セクションをはじめ、人工的な障害物が設置されるのもシクロクロスの特徴。中には高度なテクニックで障害物を越える選手も。観戦するだけでも十分楽しいのがシクロクロスだ

今年で25年目のシーズンを迎える関西シクロクロス。子供から大人まで楽しめるコンセプトはそのままに、今シーズンも秋から冬にかけて10戦以上が予定されている。シリーズ第7戦の堺ステージは関西一円からアクセスが良く、毎年大勢の選手と観客でにぎわう。見どころは堺名物の砂セクション。不安定な砂場でいかにバイクコントロールするかがポイントだ。一度足を止めれば転倒も。選手の熱気に、観客の歓声が飛び交う。

PICK UP 04

クリテリウムレースデビューは大磯クリテで

大磯クリテリウム第 4 戦

開催日
2020年1月19日（日）

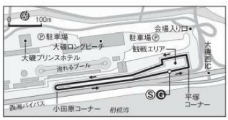
申込期間
～1月5日（日）

募集人数
各カテゴリー30～50人

開催場所
神奈川県中郡大磯町・大磯ロングビーチ

HP
www.japan-racing.jp/fsw/20/mama_s.html





1周1㎞で設計された特設コースは、基礎的なコースレイアウトで走りに集中できるのが特徴。集団走行や落車の不安を取り除いて、レースを楽しめるようになる。まさにレースデビューのファーストステップにぴったりのコース設計だ



今年で7シーズン目を迎える大磯クリテリウムで、サイクリストとしてのスキルを磨こう。参加無料の集団走行セミナーも開催されており、冬期トレーニングとしても最適だ

第１戦から第６戦まで熱戦が繰り広げられる大磯クリテリウムの第４戦は、年明けすぐの１月19日に開催。最大の特徴はサイクリストのレベルに合わせた細かいカテゴリーの設定だ。未就学児から大人まで、レース経験の有無を問わず、誰もが参加できるようにカテゴリーが用意されている。そのため、レース初参加のサイクリストも安心して参加できる。今年こそ本格的なレースに参加し、レベルアップしてみよう。

話題の情報をピックアップ

INFORMATION & NEWS

今月のインフォメーション＆ニュース

CAMPAIGN

プロジェクトワンが最大2万円オフとなるキャンペーンをトレックが実施中！

トレックのカスタムバイクプログラムとなるプロジェクトワン。これが最大2万円オフとなるキャンペーンが実施中だ。税抜価格から完成車で2万円、フレームセットで1万5000円引きとなるこの機会を見逃す手はない。

●期間：～2020年1月31日（金）
●問い合わせ先：トレック・ジャパン
☎0798-74-9060
〈www.trekbikes.com〉

CAMPAIGN

「サイクルベースあさひ千駄ヶ谷DEPT.」と「同　北堀江DEPT.」が『クリスマスキャンペーン』を開催中

「サイクルベースあさひ千駄ヶ谷DEPT.」（営業時間：11時～20時※土・日・祝は10時～、定休日：不定、東京都渋谷区千駄ヶ谷3-14-5、☎03-5786-1220）と「同　北堀江DEPT.」（営業時間：11時～20時、定休日：不定、大阪府大阪市西区北堀江1-5-4、☎06-6535-7895）の2店限定で、ルイガノの16"～18"キッズサイクルを購入した人にヘルメットを、20"～24"ジュニアサイクルを購入した人にフロントLEDライトを、買い物をした人全員にクリスマスカードをプレゼントする『クリスマスキャンペーン』を12月25日（水）まで開催中だ。

RECALL

BMCの『チームマシンSLR01ディスク』でリコール。フロントフォークの無償交換で対応

BMCを取り扱うフタバ商店は、2018～2019年度に販売された『チームマシンSLR01ディスク』において、フロントフォークの一部に安全基準に満たないものが存在することが判明したと発表した。該当するモデルは正規販売店で不具合箇所の無償点検を実施し、必要に応じてフロントフォークの無償交換を行う。詳細は、同社の公式サイト（http://e-ftb.co.jp/）で確認のこと。

●問い合わせ先：フタバ商店
✉info@e-ftb.co.jp

SHOP

自転車買取販売専門店バイチャリが公式オンラインショップをオープン！

ちゃりカンパニーの運営する「自転車買取販売専門店バイチャリ」が、初の公式オンラインショップ『buychari』（https://buychari.com）をオープンした。同社はスポーツ用自転車の買取販売において国内最大規模で、全国に店舗を拡大し続けている。「インターネットを利用した在庫の確認や希望するモデルへのアクセスをより簡便に」との思いから、かねてより参入していたYahoo！ショッピングに加え、新たに自社の公式オンラインショップを開設した。「buychari」は銀行振込・クレジットカード・コンビニ払いに加え、新たにAmazon Payによる支払いにも対応する。

●問い合わせ先：ちゃりカンパニー
📠0120-300-634



TOPIC

群馬県前橋市が、『自転車を活用した新たなまちづくり事業にかかる連携協定』を締結

群馬県前橋市は、前橋商工会議所・太陽誘電・ブリヂストンサイクル・ICTまちづくり共通プラットフォーム推進機構の4者と、『自転車を活用した新たなまちづくり事業にかかる連携協定ー回生電動アシスト自転車を活用した市民モニタリング事業ー』を締結した。

同市の新しいまちづくりにおいて回生電動アシスト自転車を段階的に有効活用し、市街地の活性化、継続的な交通手段の提供、SDGs（持続可能な開発目標）社会における自転車の価値を再構築することを目指し、前橋版MaaS（Mobility as a Service）と連携したシェアサイクルの導入に向けたモニタリング事業に取り組むとのことだ。

●問い合わせ先：前橋市交通政策課
☎027-898-6263

TOPIC

「ランネット」を展開するアールビーズが、『日本全国DOスポーツ活性化プロジェクト』を開始

ランニングポータルサイト「ランネット」を展開するアールビーズは、市民と自治体、競技団体、企業を結び、スポーツ振興や健康増進、スポーツを通じた地域活性化、スポーツツーリズムを推進する官民一体の新事業『日本全国DOスポーツ活性化プロジェクト』を立ち上げた。

これに合わせ、「ランネット」をベースとした市民参加型総合DOスポーツポータルサイト「アルビードットネット」（https://arbeee.net）もオープン。同サイトではスポーツイベントの企画や運営などを担う主催者をサポートする『総額1億円サポート企画』の募集も始まった。

以上の詳細については、前述のサイトを参照のこと。

●問い合わせ先：アールビーズ「日本DOスポーツ活性化プロジェクト」広報事務局☎03-3571-5228（共同ピーアール内）



TOPIC

自転車協会が『マウンテンバイクフィールド助成金制度』をスタート

MTBの普及・拡大に向けた取り組みを行っている自転車協会は、フィールドにおけるコースの新設や増設、保存、管理、運営に対して経費の一部を助成する『マウンテンバイクフィールド助成金制度』を始めた。

条件が整いさえすれば、最大で100万円（新設・増設の場合）の助成金を得られるということで、詳細は同会のウェブサイト（www.sbaa-bicycle.com/sbaa_sp/news/assist2020.html）で確認しよう。

●期間：～12月31日（火）●問い合わせ先：自転車協会☎03-6230-9892

Cycle Sports

CAMPAIGN

ジャイアントストアが3種類のオーバーホール・メンテナンスを特別価格で提供

ジャイアントでは、同社直営のジャイアントストアとリブストアが提供する3種類のオーバーホール・メンテナンス作業が、期間中に限って下記の特別価格（全て税抜）となる『冬の期間限定オーバーホールキャンペーン』を実施中だ。

まず、長期間の使用により磨耗・劣化しやすい部分を重点的に点検し、ドライブトレインも分解洗浄する「ライトオーバーホール」が1万6000円→1万2800円（ジャイアントストア購入車両は1万400円→8320円）に。続いて全てのワイヤ類を交換し、しばらく乗っていなかった車体もワックス仕上げで驚くほどきれいになる「クリーンアップオーバーホール」が2万7000円→2万1600円(同2万1600円→1万7280円)。さらにこだわりの、車体を徹底的に分解・洗浄・調整するワンランク上のオーバーホール「こだわりオーバーホール」が4万5000円→3万6000円（同3万6000円→2万8800円）となる。

シーズンオフとなるこの機会に愛車をオーバーホール・メンテナンスし、来るべきシーズンインをリフレッシュした愛車で迎えよう。

●期間：～2020年1月31日（金）
●問い合わせ先：ジャイアント
☎044-738-2200〈www.giant.co.jp〉



EVENT

『スポニチ佐渡ロングライド210』が山岳コースを新設

新潟県佐渡市で開催される人気イベント『スポニチ佐渡ロングライド210』が、佐渡島の大佐渡山脈と小佐渡山脈を縦走する超上級者向けの山岳コース「Sコース」を新設した。

このコースは距離177.5km、最大標高差837m、獲得標高2558mで定員300人。上り区間のみタイム計測し、上位入賞者は山岳賞として表彰する。

●期間:～2020年3月13日（金）●期日：2020年5月17日（日）●場所：新潟県佐渡市・佐渡島　●参加費:2000円（Dコース・小中学生）～1万2000円（Sコース・一般）※税込　●問い合わせ先:佐渡市スポーツ協会☎0259-67-7510（佐渡スポーツハウス内）〈www.sado-longride.com〉



EVENT

『サイクルエイドジャパン2020 in 猪苗代 MTB RIDE 磐梯山』の開催が決定！

東日本大震災被災地の復興支援のために始まった『サイクルエイドジャパン2020 in猪苗代 MTB RIDE 磐梯山』。その2020年の開催日程と会場が決まった。第3回となる今大会は、メイン会場をグランドサンピア猪苗代リゾートスキー場からリステルスキーファンタジア（福島県耶麻郡猪苗代町大字川桁天王坂2414※JR磐越西線「川桁駅」徒歩23分）に移し、2020年10月11日（日）に行われる。種目や参加費など詳細は追って公式サイト（QRコード参照）にて掲載していくということだから、随時確認してみよう。エントリーは2020年5月上旬に開始予定だ。

●問い合わせ先：サイクルエイドジャパン2020 in 猪苗代事務局☎024-531-4171（福島民報社事業局内）



BACK NUMBER

バックナンバー
購入のご案内

●本誌バックナンバーを購入ご希望の方は、最寄りの書店でご注文いただくか、下記の方法で直接お申し込みください。なお、ここに掲載されているバックナンバーがお申し込み時点で品切れになっている場合もあります。その際は返金させていただきます。あらかじめご了承ください。送料は郵便振替の場合、一度に注文される雑誌の価格（税込）の合計金額が2000円未満の場合は660円、それ以上の場合は無料です。代引きの場合、一度に注文される雑誌の価格（税込）の合計金額が3000円未満の場合が送料660円＋代引き手数料330円、3000円以上1万円未満の場合は代引き手数料330円のみ、1万円以上の場合は同じく代引き手数料440円のみがかかります。

【郵便振替の場合】
最寄りの郵便局で備え付けの郵便振替用紙を使用し、通信欄に「ご希望の雑誌名、発行年、月号、冊数」を明記のうえ、価格（税込）と送料の合計金額をお振り込みください。振込先は「口座番号：（東京）00180-6-0054856　加入者名：（株）八重洲出版」です。

【代引きの場合】
電話、FAX、Eメール、または弊社HPでお申し込みください。FAX、Eメールの場合は「代引き希望」とお書きのうえ、「ご希望の雑誌名、発行年、月号、冊数、お客様のお名前、住所、電話番号」を明記してください。

■八重洲出版・販売部
〒104-8488
東京都中央区八丁堀4-5-9
☎03-3552-8431（平日9：30～17：30）
FAX：03-3555-0777
Eメール
webstore-order@yaesu-net.co.jp
HPアドレス
www.yaesu-net.co.jp

※バックナンバー在庫状況：『サイクルスポーツ』18年1月号以降を在庫しています。
●上記以外の目次情報は弊誌ホームページ（www.cyclesports.jp）をご参照ください

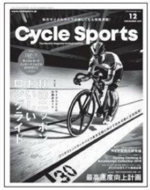
20年1月号



付録とも特別定価 1000円〔税込〕

特別付録：2020カンパニョーロカタログ／第1特集：自転車乗りのリアル物欲100選／第2特集：わき道、寄り道のススメ

19年12月号



付録とも特別定価 900円〔税込〕

特別付録：サイクルモードインターナショナル2019ガイド／第1特集：秋のニッポンおいしいロングライド／第2特集：最高速度向上計画

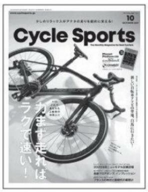
19年11月号



特別定価 835円〔税込〕

第1特集：ディスクロードの正しい買い方／第2特集：独走力向上メソッド

19年10月号



付録とも特別定価 835円〔税込〕

特別付録：プラネットボディウムVol.11カレラ&idマッチ／第1特集：力まず走ればラクで速い！／第2特集：新しい自転車アソビの聖地、白馬に行きたい！

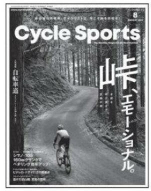
19年9月号



付録とも特別定価 835円〔税込〕

特別付録：プラネットボディウムVol.10タイム／第1特集：夏ライド簡単涼ワザ／第2特集：乗り心地を科学する

19年8月号



特別定価 815円〔税込〕

第1特集：峠、エモーショナル。／第2特集：シマノ・105 160mmクランクでペダリング効率アップ！

ヤエスメディアムック&臨時増刊号　YAESU MEDIA MOOK

本当に速くなるためのロードバイクトレーニングガイドブック



定価 1210円〔税込〕
2019年10月31日発売

2018年～2019年にサイクルスポーツで特集してきたトレーニング系記事を体系立てて、一冊にまとめました。パワーメーターのワット数だけにとらわれず、速く走るための答えがきっとあります！

eバイクの遊び方がまるごとわかる本



定価 1320円〔税込〕
2019年10月31日発売

電動アシストによって、誰でもどこでも、より気軽にサイクリングを楽しむことができるとして現在注目されているeバイク。この一冊で、今話題のeバイクがまるっと分かる、そんなeバイクガイド本。

チクリッシモ No.61



付録とも定価 1507円〔税込〕
2019年8月26日発売

特別付録：①ツール2019出場22チームジャージ複製ステッカーシート ②総合優勝者E・ベルナル／チームイネオス 特製両面ポスター／第106回ツール・ド・フランス詳報&総括／注目チーム・クローズアップ／"集団"大解剖！ プロトンの本質

Cycle Sports

八重洲出版
YAESU Publishing Co.,Ltd.

Cycle Sports

FEBRUARY 2020

STAFF

編集長	吉本　司
編集スタッフ	中島丈博
	大宅宏幸
	江里口恭平
	栗山尚久
	滝沢佳奈子
	松下功樹
写真撮影	八重洲PRセンター
デザイン	テイク・オフ
表紙撮影	佐藤竜太
表紙デザイン	菅野克之（テイク・オフ）
校正	澤田　裕
	長谷川圭子
統括	迫田賢一
広告	松村健吾
	富本佳介
	鳴尾至人
	柴田昌人
	大平雅也
印刷	凸版印刷株式会社

サイクルスポーツ2020年３月号は
1月21日（火）発売！

株式会社八重洲出版
サイクルスポーツ編集部
〒104-8488東京都中央区八丁堀４-５-９
☎03-3552-8431　FAX03-3552-8464

www.cyclesports.jp

サイクルスポーツ　検索

【訂正とお詫び】

◎「サイクルスポーツ1月号「自転車乗りのリアル物欲100選」の記事中に誤りがありました。p.58に掲載している商品のうち、「リストラップ・キャリーエプリシング」の問い合わせ先は、正しくは「ダイアテック☎075-644-7776」でした。また、p.59に掲載しているお名前のうち「落合祐一さん」は正しくは「落合佑介さん」でした。訂正してお詫びします。

EDITOR'S NOTES

編集後記

TSUKASA YOSHIMOTO

先日、某所の里山をグラベルロードで走ったが、そこはMTBライダーたちが長年にわたり、地元自治体との良好な関係を構築して走れる環境が整っている。グラベルロードやeMTBの流行は良いことだが、その反面こうしたトレイルを事情も知らずに爆走するサイクリストが出ないか心配だ。メディアは楽しさだけでなく、こうした責任の部分も伝えなければと強く感じた。

—

TAKEHIRO NAKAJIMA

自転車歴18年にして、初ツール・ド・おきなわ。東京との気温差に最初は戸惑いましたが、走れば汗が噴き出して絶好のサイクリング日和。レースは出場していませんでしたが、走るには良い時期だということを認識。夜はオリオンビール！　シメにラーメン屋さんに立ち寄ると首里城復興の募金箱があったので、少しですが募金。無事復興を祈る。

—

HIROYUKI OYA

2019年11月に第一子が生まれました！　健康な男子です。いやぁ良かった良かった。そして、最新仕様のディスクロードも買っちゃいました。いろいろと転換期な１か月でした。ベタですが、自転車に乗れる年頃になったら一緒にサイクリングしてみたいですね。ただ、強要はしちゃだめですね。本人の自主性を尊重＆期待したいところです。

—

KYOHEI ERIGUCHI

約半年前、ＣＸ車が盗まれた。その後新たなグラベルバイクを手に入れると、結果2019年に国内で初開催されたグラベルレースを次々と実走取材することとなった。そして気合を入れての今回の盗難特集。走り続けているからこそ、やりたいこととやるべきことが形にできる今。2020年の僕はどんな自転車乗りになるんだろうか。

—

HISASHI KURIYAMA

今月はとにかく雨と急激な寒さにやられた。楽しみにしていたBIKE＆CAMPはずっと雨に降られっぱなし。でも、焚き火にあたりながら仲間と酒を飲んでいると、冷え切った体が解凍されて生き返る。これも含めてアウトドアだと実感。今月号はこれからのサイクリングに大事な防寒術と、久々のMTB企画を担当。どちらも楽しいから読んでね。

—

KANAKO TAKIZAWA

香港でのトラックワールドカップ第３戦を観てきました。選手が走る姿、音、色、温度を感じながら「かっっこいいい！」とつぶやき続け、気づいたら３日間が終わっていました。日本人、めちゃくちゃ強いです。五輪に向けてどの国も仕上げにかかってきています。トラックも最高に楽しい。世界選に行こうと目論んでいるのはここだけの話。

—

KOUKI MATSUSHITA

今月は風邪を引きました。今なお鼻水が止まりません。ズビズビしています。外ロケ中、寒さにごっそり体力を持っていかれて抵抗力が低下したところにウイルスが、という典型的な患い方をしてしまった。次号も外ロケ盛りだくさんな気がするので、今号の防寒術企画で出てきたグッズを忍ばせて臨みたいと思う。……ハックション？

走りごたえ満点のサイクリング部門!

TOUR de OKINAWA 2019 report

国内プロもアマも、その年の集大成として臨むレースがこのツール・ド・おきなわだ。沖縄本島の北部「やんばる」を舞台に熱戦が繰り広げられる。レースの前日にはサイクリングイベントも開催。こちらもなかなかハードだった……。

開催日：2019年11月9日(土)～10日(日)　開催地：沖縄県名護市、本部町、今帰仁村、大宜味村、国頭村、東村
主催者：ツール・ド・おきなわ協会、北部広域市町村圏事務組合

text◉本誌・中島丈博　photo◉清水 翠／本誌・中島丈博

強豪たちの総決算

今年で31回を数えるツール・ド・おきなわ。プロのレースも開催されるが、このレースに限って言えば主役はアマチュアレーサーたちだ。それほどに、〝おきなわ〟は特別なレースである。国内最長210㎞のコースは、沖縄本島中部の名護市をスタートし、本部半島を回って北部〝やんばる〟地域を8の字に駆け抜け、名護に戻ってくる。本島を横断する山間部にある普久川ダムへの上りが一つのポイント。そしてレースの後半にある細かいアップダウンの繰り返しがレースをタフな展開にする。

エントリーリストには、強豪と言われる選手たちの名前がずらり。このレースを5勝している高岡亮寛、昨年優勝の紺野元太。この大会で何度もシングルフィニッシュしている松木健治。18年の全日本選手権でアマ最高位の井上亮。ニセコクラシック優勝経験のある岡泰誠、クライマー系では乗鞍優勝者の中村俊介や、森本誠の名も。さらに本誌の最速店長選手権でもおなじみ岩島啓太、西谷雅史など優勝候補を挙げれば切りがない。

今年は序盤に、8人の逃げができたが、メイン集団から高岡、井上が飛び出したのを合図に15人ほどの集団が形成され、2回目の普久川を過ぎて吸収。その後、終盤の大きな勝負どころ、羽地の上りで高岡がペースを上げる。それについて行けたのは松木と井上だけだった。3人の勝負を制した高岡が、2年ぶりに優勝。



●序盤にできた８人の逃げ。優勝候補の一人、阿曽圭佑も含まれていたが、１回目の普久川の上りで崩壊



●〝我慢比べ〟を制した高岡が、ツール・ド・おきなわ市民最高カテゴリー史上最多6勝目を挙げた



6回勝ったなかで 一番うれしい勝利

210km

優勝した高岡コメント

序盤の逃げは想定外でしたが、逃げ切れるほど甘くないコース。終盤までにとにかく人数を絞り込んでいく展開にしたかった。序盤はあまり速くなかったけれど後半はペースが上がったのではないでしょうか。ラストの、羽地の手前まではけん制が入っていたので、上りで３人まで減ったのは意外。ラスト１㎞は井上君先頭で、けん制し合いながらフィニッシュ300mまで行って、先にスプリントを仕掛けて勝つことができた。なぜか分からないですが、これまでで一番うれしい勝利ですね！

●最後の勝負どころ、羽地ダムの上り口。高岡のペースについて行けたのは井上、松木の２人だけだった

熱帯の花となれ風となれ
ツール・ド・
おきなわ2019レポート

白熱の市民レース!

マスターズが新設された140kmクラス

140km masters

骨折からの復活し、初参加で優勝!



今年から新設された140kmマスターズクラス。序盤から3人で抜け出し、最後は独走で優勝を決めた山本裕昭。「序盤になんとなくスピードを上げたんです。そしたらいきなり3人になってしまって、もともと自分は逃げるつもりだったので、行けるところまで行くことにしたんです。そしたら1回目の普久川ダム（140kmコースはここを2回上る）を上りきるところで2人になった。ふだんからペースで走る練習をしているので自信はありましたが、まさかこんな大逃げが決まるとはびっくりです。実は、今年のニセコクラシックで集団落車に巻き込まれて、5か所骨折！　入院していて、7月までほぼ走れなかったので、この沖縄に懸けていました」と、喜びもひとしお。



140km open

“シュガー”が悲願達成!





NHK BSの番組「チャリダー☆」に、「ロードレース男子部」として出演している“シュガー”こと、佐藤文彦が集団スプリントを制して優勝。「今日はチームで自分がスプリントで勝つ作戦でした。沖縄は4回目で、今年このために練習を積んできました。直近の2か月は毎月2000kmくらい乗り込みましたね。最終局面で小集団にしたかったので、序盤からハイペースなレース展開にして数十人まで絞り込んでスプリントに持ち込めました。まさに作戦どおりです！」。

監督兼アシストとして参加していた、2017年の最速店長寛五郎も「練習の成果が実ってうれしいです。最後の平坦で佐藤君を引いているのは至福の時間だった」と語った。フィニッシュ後に寛さんもガッツポーズ！



result

男子チャンピオンレース（210km）

1位	増田成幸（宇都宮ブリッツェン）	3時間36分31秒
2位	内間康平（チーム右京）	+18秒
3位	ベンジャミ・プラデス（スペイン、チーム右京）	+19秒

市民レース210km

1位	高岡亮寛（Roppongi Express）	5時間19分32秒
2位	松木健治（VC福岡）	+0秒
3位	井上　亮（Magellan Systems Japan）	+1秒

市民レース140kmオープン

1位	佐藤文彦	3時間47分20秒
2位	高山恭彰（MAX SPEED 97）	+0秒
3位	糸井正樹（ITOI POWER / 鉄板神社）	+1秒

市民レース140kmマスターズ

1位	山本裕昭（BONDS 静岡サイクルRT）	3時間59分42秒
2位	山本　敦（SBC Vertex Racing Team）	+38秒
3位	山崎嘉貴（VCMS GRIDE）	+2分3秒

Men's champion

完璧に機能したチームの勝利 増田成幸が独走優勝!



ツール・ド・おきなわの最高カテゴリー、チャンピオンレースはUCI1.2クラスに格付けされ、海外チームを含む14チームが参戦。羽地の上りでアタックをかけた増田がそのまま独走で優勝した。「このレースは相性が良い（3勝目）ので狙っていましたし、チームミーティングでも、『勝負どころまで連れて行ってくれたら必ず勝つ』と話していました。2回目のKOMを過ぎてから集団がやや不安定になったんですが、アタックをつぶしてくれたり、自分を信じてアシストしてくれたチームメイトには感謝しかないです。ラスト30km過ぎからは自分でも積極的に行きました。最後は独走でしたが、そのための脚を残せたのもチームみんなが身を粉にして働いてくれたからです」

熱帯の花となれ風となれ

ツール・ド・おきなわ2019レポート

原生の沖縄を感じる やんばるセンチュリーライド175km



レースもいいが、ツール・ド・おきなわにはサイクリング部門もあり、沖縄本島や離島を堪能できる。土、日で本島一周336kmを走破するカテゴリーもあるが、土曜日だけのものは50km、73km、90kmと、このやんばるセンチュリーライド175kmの4コース。本誌・中島が実走レポートする。

沖縄のイベントといえば、かつて美ら島センチュリーランに参加したことがあるだけなので、やんばるエリアに足を（車輪を？）踏み入れるのは初めて！　参加者の中には翌日の市民レースへも参戦する強者もおり、ツール・ド・おきなわを丸ごと楽しむにはうってつけのコースだ。

と、簡単そうに書いたのだが、やんばるを走るには思ったよりも覚悟が必要だった。まず気温。11月とはいえ、朝こそ10℃台だが、当日は最高気温23℃にもなる。当然汗をしっかりかくので、水分補給が大切。そして、コースの序盤に食べ物があるエイドステーションの数が少ない。現在、国内ロングライドイベントは20km～30kmに1つはエイドステーションが用意されているが、やんばるセンチュリーライドの前半は90km地点までに2か所だけ。海外イベントでは当たり前のことだが、国内のロングライドイベントをイメージしていくと、補給が足りなくなるので何か携行するのは必須。とはいえ、さすが日本。コース脇にコンビニがいくつもあるので適宜立ち寄れる。90km地点の「奥」を過ぎた後半からは、集落と集落の間には何もないがエイドの数は前半より多くなる。

補給に加えて、気候や地形に関する部分もなかなかハードだ。前半の西海岸はひたすら北風に耐える、向かい風との戦いだ。そして後半は、細かいアップダウンが続く。前半に風で体力を削られて、後半は地形にやられる。フィニッシュ後にライドログを見たら獲得標高が2000mを超えていた。それを見越したペース配分を！

なんだか脅すようなことばかりを書いたけれど、これだけハードなので、完走後の達成感はかなり大きい。レースが注目されるツール・ド・おきなわだが、サイクリングイベントにも一度は挑戦しておいて損はない。









●コース前半の西海岸は、平坦だが海からの向かい風が参加者を苦しめる。波の高さがそれを物語る



●後半はやんばるの原生林の中を行く。国の天然記念物「ヤンバルクイナ」飛び出し注意の標識を何度も見る。注意すべし

text●本誌・中島丈博　photo●綾野 真／本誌・中島丈博

初おきなわ
キツイ





愛媛大学サイクリング部
伊藤愛ぶ祈さん（右）
藤田裕一さん（左）

●香川大学サイクリング部と一緒に来たという、愛媛大学サイクリング部所属の２人に、福地川海浜公園のエイドステーションで話を聞いた。ふだんはサイクリング部としてしまなみ海道をはじめ中四国エリアを走っている。上り区間ではつらそうな伊藤さんを藤田さんが押してサポートするなどアシストが光った。「こんなにつらいコースだなんて……」と伊藤さん。この後無事に完走したかな？

こちらは台湾から
ツアーで参加したご一行



香港から仲間で

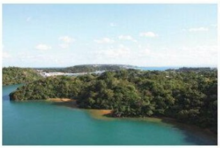


●香港、台湾からの参加者が非常に多い。距離の長いやんばるセンチュリーライドと、本島一周サイクリングの参加者のうち約４割は海外からの参加だ

鷹組 グドンさん

●愛知県から参加したグドンさん。いつかは市民レース部門に出ようと思っているけれど、今年は下見を兼ねてサイクリング部門に参加。仲間と一緒に参加の予定だったけれど、その方はシマノ鈴鹿で落車してしまい、回復が間に合わずDNS。「アジアからの参加者の多さにびっくり。コースの下見として良い経験になります！」





やんばるセンチュリーライド175km
course map



意外にハードコース
覚悟せよ！！



本誌・ナカジマ













●他のロングライドイベントと比べると、エイドステーションの間隔が変則的だ。食べ物が出る最初のエイドは57km地点の「道の駅おおぎみ」。その次は90km地点の「奥やんばるの里」で昼食。以後は15km〜30kmごとにある。なので、朝ご飯はしっかり食べておこう！

Ⓐ一番人気のカレー Ⓑ生シークワーサー入りシークワーサージュース Ⓒさわやかそうめん Ⓓ定番サーターアンダギー Ⓔ特産パイナップルのゼリー Ⓕアグー豚の豚汁



まずは
体験してみよう！

●この日は埼玉県西部の里山トレイルへ。人里に近く、アプローチしやすい

凸凹道走るの
楽しい！

初めてでも
大丈夫！

ADVISER
三上和志さん
●埼玉県飯能市のサイクルハウスミカミ店長。ENSでも活躍するMTBスペシャリスト

MODEL
清村 恵さん
●サイクルクラブ３UP所属。夏はロードバイク、冬はMTBを楽しむ

冬こそ
暖かい山で
ゆっくり楽しむ！

Let's Try MTB
はじめようMTB

グラベルロードのブームで、本格的なオフロードライドへの興味関心が高まっている。
オフロードといえばMTB。乗ってみると、ゆっくり楽しめる遊び心満載の乗り物だった！

text●小俣雄風太　photo●茂田羽生

1日MTBを体験してみた!



オフロードを走りたい

このところ、凸凹道が気になっている。冬の自転車競技としてシクロクロスが定着したかと思えば、日々SNSやメディアの記事に上がってくる楽しそうな顔をした人たちは、太めのタイヤを履いたグラベルロードにまたがっている。どうやらオフロードライドには、理屈抜きの面白さがあるらしい。そしてオフロードを走る自転車といえば、やっぱりMTBだ。

やっぱりMTBだ、なんて分かったことを言うようだけれど、この数年、自転車メディアはロードバイク一辺倒。サイスポだってしばらくMTBには触れてこなかったから、他人事じゃない。僕たちがずっとこの楽しい自転車遊びを見過ごしていたのなら、速さ重視の価値観にどっぷり浸かり過ぎていたってことだ。今一度、自転車のハッピーな喜びに触れるべく、MTBに乗ろう。理屈抜きの面白さと出合うために、MTBを始めてみよう。

とはいえ、何から始めたらいいのだろう。頼れる指南役として、サイクルハウスミカミの三上和志店長にご登場いただいた。山に囲まれた埼玉県飯能市で、15年以上もMTBショップを営むスペシャリスト・三上店長はロードバイクにもシクロクロスにも精通していて、バイクライドの楽しみ方を横断的に見ることができる人だ。店長の里山ライドに同行して、その面白さと始め方を聞いてみた。ショップのクラブメンバーの清村恵さんと一緒に、いざ、里山へ。



川沿いのあぜ道からスタート!

●グラベルロードに良さそうな川沿いの砂利道は、MTBなら魔法のじゅうたんのような乗り心地



MTBで味わう濃密な里山

やってきたのは、私たちのようなMTB乗りだけでなく、地元の人たちも散歩などに利用しているという里山。では行きましょう、と走り出した三上店長と恵さん。あれ？　ずいぶんゆっくり走るんだなと意外に思う。「MTBは穏やかな乗り物なんですよ。怖いところは歩けばいいですし」と店長。なんだか、想像していたエクストリームな、ケガと隣り合わせのようなスリル感はない。ゆっくりと、今日はいい天気だね、なんて話しながら進んでいく。太いタイヤが落ち葉を踏みしめる音を聴きながら、木漏れ日のまだら模様の影の中を進んでいく。ギヤは軽く、息も上がらない。ただ気持ちいい。

上りの勾配がきつくなってきた。それでも二人はおしゃべりしながらゆっくり上っていく。低速での走行に、思わず足をつきそうになる。「ゆっくり走る方が、難しいんです。でもバイクを操る面白さが出てくる」と三上店長は、あえてぎりぎりの低速ライドを披露。びっくりするぐらい、バイクの上で上半身が動いている。ロードバイクにはない動きだ。下りは自然とスピードが上がる。木々が真横をびゅんびゅんと通り過ぎていくから体感速度は速い。ジェットコースターのようだけど、今のMTBは随分と安定感がある。1周2㎞足らずの里山周回は、短いのに楽しいとても濃密な時間だった。MTBの、オフロードの魔法にかけられてしまったようだ。







A
激坂は足をつかずに上れるかのチャレンジポイントだ！恵さんは見事に一発クリア

B
葉の落ちる冬はトレイルに木漏れ日があふれ、風も当たらずびっくりするくらい暖かい

C
里山バイクは女性でも押せる重量だから、乗れないところは無理せず押して進める

遊びながら上達できる!



Break Time



●スキルに応じて、どんなラインを選ぶかもポイント（上）。ブレイクタイムもMTBトークが弾む（右）

初心者向け

グッズコーナー

Beginners Goods

何を用意したらいい?

MTB専用のリュックは横幅が狭くなっており、シングルトラックで引っかかりづらく使い勝手がいい。脊髄パッドの役割を果たすものもある。パンク修理ができる道具は必須。止まって休むことも多いので防寒用の上着に、緊急用のファーストエイドキットを持とう。おやつや飲み物などもあれば、よりライドが楽しくなる。





●ケガするつもりは毛頭なくとも、トレイルでは何が起こるか分からないことを前提に装備を整える。もしものためのファーストエイドキットは必携品。ハチに刺された時用のポイズンリムーバーは、ブヨに刺されてもかゆみを抑えられるなど活躍の場面は多い



●クラブ員を伴うツーリングがメインの三上店長は、山の中で起こりうるあらゆるトラブルに対応するための工具を持っていく。ボトルケージ用にマルチツールではなく独立したアーレンキー、チェーンオイル（！）、クリート穴をきれいにする自作の千枚通し等々



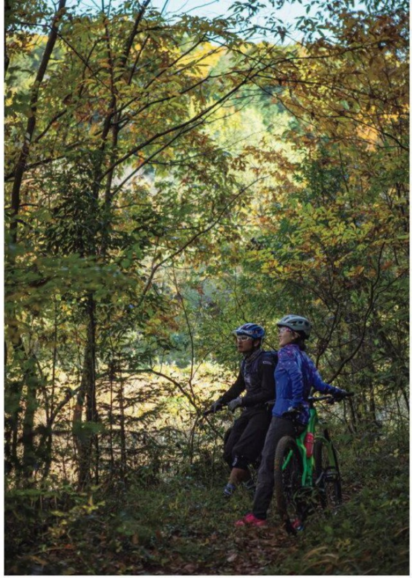
ゆっくりで、いい

CS：今日の里山ライドでは、MTBがゆっくりペースだったので驚きました。

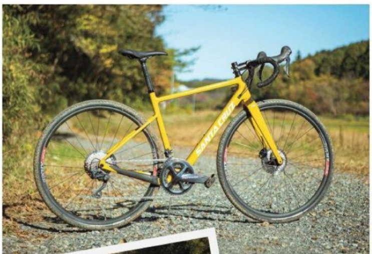
三上：ゆっくり走るのが難しくて面白いんですよ。操る乗り物としての面白さがMTBにはあります。たったひとつの根っこを乗り越えるだけでも達成感がありますからね。体力を発揮するロードバイクとは面白さの種類が違います。MTBというと、どうしても過激なライドとか派手なダウンヒルをイメージしがちですが、こうやって里山で乗る分にはゆっくりです。そしてその方が、バイクコントロールが上達するんです。

恵：私はロードバイクも乗るんですが、体力がないのでロードだとみんなで走りに行っても置いてかれちゃうんです。でもMTBだと、そもそもがゆっくりだし、みんなしゃべりながら走るし待っていてくれる。ロードだと、合流した途端、「よし行こう」「え？ もう行くの!?」みたいに全然休めないんですよ（笑）。

三上：ロードに乗っている人は頑張ることに慣れているから、山に入っても速い（笑）。出せるスピードを出して頑張って上りがちだけど、MTBはむしろゆっくり上れるのがステータスです。ロードだと3時間乗っても休憩2回とかですけど、MTBだと激坂の前でみんな止まって、ひとりずつ誰がどこまで上れるかって挑戦したり。疲れた人はそこで休んで、うまくなりたい人は何回もチャレンジして。そんな風に要所要所のポイントで移動しながら遊びますから、時間の使い方もロードとは違いますよね。トレイルライドに関しては、ロードのように心拍数を上げることはありません。



●止まることが苦ではなく、むしろ楽しいMTB。土の上で過ごす時間の濃密さを味わう



●人気のグラベルロードは、オンロード比率の高い河川敷ライドなどでその真価を発揮する





●スピードの出せる林道でも無理に急ぐ必要はない。おしゃべりしながら楽しめるMTBの良いところ

操る乗り物MTBはゆっくりが面白い

トレイルはどこを走ればいい？

CS：今日は穏やかで楽しいトレイルライドにご案内いただきましたが、山はどこを走ったらいいか、どこを走ってもいいのかの線引きが難しいと感じます。

三上：地域で状況が異なり、各地のトレイルに共通の「こうすれば走れます」はありません。各地でMTBの認知向上やトレイルの整備に注力する人たちが、手探りで文化を作っています。少しでも山の役に立てるようにボランティア活動をしたり、地域の中でトレイルを整備しているローカルのショップを訪ねると、その地のトレイルの状況が分かると思います。そもそも、里山とはいえ山は山。バックカントリースキーのような、あらゆるリスクを自分で負うという気概と装備がなければ山に一人で入るべきではないと思います。

CS：ではMTBを始めたい人は、どうしたらいいんでしょう……。

三上：最近僕がオススメするのは、整備された常設のパークで始めることです。メンテされたレンタルバイクがあって、インストラクターがいて、そして実力あるトレイルビルダーが作った面白いコースが増えている。こんなに恵まれた環境を利用しない手はありません。それで何回か乗ってみて、楽しいと感じるなら自

分のMTBを買えばいい。いいバイクに乗ればケガのリスクも減って、長く続けていける。ここで始めれば、自分は教えられなくても仲間を連れて行ってデビューさせられる。仲間と一緒に走れる広がりがあるんです。

恵：三上さんのお店でレンタルのMTBをお借りして、ちょっとのつもりで乗ったら「これ面白い！」ってなりました。ロードバイクでの直登は苦しいだけですけど、MTBの上りはコーナーひとつでもどう走ろうって常に考える。で、あの坂を上れた、とかちょっとした根っこを越えられた、そんなことの一つ一つがうれしいんですよね。

バイクを操る感覚はロードにも生きる

CS：恵さんは今日の下りもいいスピードで走っていましたが、恐怖心はなかったんですか？

恵：私、自分が怖く感じるスピードでは走らないんです。

三上：ロードでスピード感に慣れているのはあると思うけど、クラブのツーリングで子供たちと一緒に走っているのもあるかも。彼らは力みなく、リラックスして上るし下る。怖いところはバイクを降りる。乗れそうなところでまた乗る。その繰り返しでうまくなっていく。

恵：ロードだと速く下らなきゃって力んで体が強張って転ぶことがあったんですが、MTBは速く走らなくてもいいやって脱力する中で体が走り方になじんできたと感じます。

三上：初心者のうちから速く走ろうとする人ほどフォームが硬くなりがち。気持ちに余裕を持てる速度で走る方が、通過したいラインを選んでスムーズに曲がり下りができます。

恵：MTBに乗るようになってから、ロードの下りでもリラックスできて、渋峠のような長い下り坂でもフォームに気をつけて安全に走れるようになったと思います。

三上：MTBツーリングで森の中に入るとすぐ笑い声が響きます。筋力の少ない小学生や、ふくよかなおじさんが上手な走りをする。足をついて悔しがる脚力自慢のローディーに、小学生がアドバイスする場面は微笑ましいです。それはすばらしい里山環境があってこそですが、こんなに面白い乗り物を他に知りません。



●地権者の理解を得ての里山整備の様子。良かれと思っても断りなく勝手な整備は慎みたい



●近所の里山でも、一度入れば森の世界。非日常がすぐそこにあることに驚かされる



怖くない速度でOK！



●ゆっくり走るスキルがあれば、速度が上がっても動作は同じ。三上店長も年々上達を感じているとか

MTBは こんなモデルから始めるといい

三上店長が里山ライドにオススメする一台に選んだのは、サンタクルズの〈ブラーTR〉。フルサスペンションのレーシングXCバイクだが、ドロッパーポストを搭載し、フロントフォークのトラベル量を通常の100㎜から剛性のある110㎜に換装することで、より下りを楽しめるセッティングに変更している。フルサスながらロスの少ないペダリング性能で軽やかに里山の上りと下りを楽しめる。リヤサスのトラベル量は100㎜、タイヤ幅は2.1インチとXCレースバイクらしい軽量さを備えるが、よりタイヤを太くするなどして下り向けの味付けを加える余地も残している。ステムが短くハンドル幅が広いMTBでは、アップライトなポジションでライドを楽しめる。



MTB遊びを始める 3つの入り口

オフロードでのMTBを始めるなら、ここに紹介する3つの入り口がオススメ。レンタルバイクや常設コースも増え、今はかつてないほどの「MTB始め時」だ！

1 MTB専用コース

フォレストバイク

神奈川県小田原市荻窪　☎080-4330-4030　www.forestbike.jp







A 根や石のないスムーズでバリエーションに富むコースでMTBライドを楽しめる

B 初めての人には、インストラクターによる講習会が義務付けられており、安心だ

C 「『浦島トレイル』と名付けられた初心者コースが一番面白い」（三上店長）

まずはパークでMTBを始めよう

かつてMTBブームの時には数えるほどしかなかった常設のMTBコース（パーク）は、海外で経験を積んだトレイルビルダーが帰国し、各地で魅力的なコースが増えている。

「レンタルバイクが完備で、インストラクターのライド講習もある。本当にまずMTBに触れてみたい、乗ってみたいという人はこういったパークから体験してみるのがお勧め。

どうやって始めたらいいの？



ハードルは高くない！ MTBを始めてみよう

三上店長は3つの始め方を紹介してくれたが、一番のオススメは「パーク」と呼ばれるMTB専用の常設コース。石や根っこなど走る障害となるものが除去されたコースではスムーズなライドを気兼ねなく楽しめるだけでなく、整備されたレンタルバイクも充実しているので、MTBを持っていないならまず体験するつもりで訪れるのがいい。初めてのビジターにはMTB講習が義務付けられるところもある。知識がなくても、MTBとオフロードライディングの理解を深めたうえで始められる。

MTBに強いショップの門をたたくのもいい。トレイル事情に精通していることが多く、行きつけのゲレ

2
MTB系サイクルショップ

サイクルハウスミカミ

埼玉県飯能市柳町3−11
☎042-974-4490　www.mikami.cc









A 今回アドバイザーを務めた三上和志店長。ENS AA クラスライダーの顔も

B ショップでは開店以来MTBツーリングを毎週続けている。キッズの多さも特徴

C「奥武蔵マウンテンバイク友の会」を通じ、地元と協力して里山の整備も

MTB愛に満ちた頼れるショップへ

元XCエリートライダーの三上店長が地元飯能にショップをオープンしたのは15年以上前。以来、地元でトレイルライドの楽しみを発信し続けている。ビギナースクールを定期的に開催し、シクロクロスやロードバイクにも造詣の深い走る店長。頼れるショップなら、MTBライドのマナーやルール、そしてスキルまで教わることができる。

3
MTBガイドツアー

長元坊バイシクルツアーズ

長野県上田市中央2-4-13 1F　http://chougenbou.com





●長野県の古道トレイルを行くツアーに歴史を感じる

●1000年以上昔から人の行き来があったというこの地には良質なトレイルが保たれている

GUIDE

飛松 厳さん

●ツアーを主催する飛松さん。ロードバイク乗りのためのMTBツアーも企画する



未知のトレイルを走る喜び

長野県上田市に拠点を置く長元坊バイシクルツアーズ。ロードやグラベルとあらゆるバイクライドのガイドを行うが、代表の飛松さんが最も得意とするのがMTBのトレイルライド。「自転車を操り大地や自然と対話する喜び」を感じられる、信州上田ならではのライド体験を提供してくれる。未知のトレイルを走る喜びが、ツアーにはある。

ンデやパークがあるのでショップスタッフやクラブ員から乗り方やマナーなどを教わりながら始めることができる。レンタルや試乗車を持たないショップの場合はＭＴＢ購入が前提だが、情報の蓄積が多く、どんどんステップアップできる。

近年人気を博しているのがガイドツアーだ。各地のローカルトレイルを熟知したガイドが、とびっきりのルートを案内してくれる。レベル別にコースがあるので、初心者でも安心して参加できる。ロードバイカー向けのＭＴＢツアーを実施しているガイドもいるので活用したい。旅というスパイスが加わり、ＭＴＢの持つ乗り物としての楽しさを極上のトレイルでさらに味わえるはずだ。

! トレイルにまつわる問題

トレイルを走るときは気をつけよう

里山やトレイルライドには地主や近隣住民、登山者とのトラブルのリスクがある。楽しいからと私有地を無断で走ったり、登山者を脅かすような速度を出すのはNG。MTBが公認あるいは容認されているトレイルには、必ずボランティアやトレイル整備活動を地道に続けるローカルライダーの存在がある。三上店長は〈奥武蔵マウンテンバイク友の会〉世話人として、次世代にMTB遊びを受け継ぐため奥武蔵地域の里山整備に携わる。「山を整備してきた地元の年配の方に指導をいただき、実働を機動力のある僕らMTB乗りが担当。子供たちを連れていくことで、３世代の取り組みになっています。MTBに乗る人が増えたから山が守られていく、そういう流れにしていきたいですね」。

& RIDE DAY



●右／初日に作ったトレイルを、マットに続いて走る弭間亮会長。雨あがりで路面はところどころ緩い状況だったが「会で手入れします」下／マット・ハンター自らスコップを手にトレイル造りに参加。「みんなで一緒にディグして走ってみると、トレイルへの愛着も深まるだろ？」



１００人以上が集まってディグ&ライド

マウンテンバイキングが、サッカーや水泳のように競技もしくはアクティビティとして認知されている海外では、至るところにマウンテンバイカー専用トレイルを造り、維持管理するシステムが確立されているが、我が国ではいまだに、マイノリティ扱い。

この状況を改善すべく「ＭＴＢが走れる環境作り」、「トレイルがある地域での認知度向上」などをテーマに、日本全国で有志がさまざまな活動を行っている。その中でも山梨県で活動する南アルプスマウンテンバイク愛好会（以下：南アＭＴＢ愛好会）を、協賛企業として支援するスペシャライズドは、世界各地で展開しているトレイルビルディングプログラム〝ソイル・サーチング・ディグアンドライドデイ〟を、同会の活動場所で開催することとなった。

カナディアン・フリーライダーのマット・ハンターと、ソイル・サーチングプログラムの運営者の一人、ファニー・クック氏を招き、初日にトレイルビルディングを実施。翌日は新造ルートを含むライドと、マウンテンバイカーズ・ビルダーズサミットを開き、ＭＴＢが走り続けられるためのシステムづくりと、コースクリエイター育成についてのディスカッションが行われた。



●北海道のばんけいスキー場で、MTBコースを管理している元プロレーサーの金子大作氏も、スペシャライズドアンバサダーとして参加。ファニーも、彼の手際の良さを絶賛



●スペシャライズドのウェブページとSNSで告知、募集したディグ＆ライドには約100人が参加。ファニーを中心にレイアウトを考え、小雨の降る中、約500mほどのルートを開拓した



●午前中、南アMTB愛好会のアテンドでライドした後は、ほたるみ館でランチブレイク。参加者と一緒にマットも、地区の人が用意してくれた山梨名物のほうとうを楽しんだ

ソイル・サーチング・ディグアンドライドデイ

持続可能なMTBトレイル作りを目指すコミュニティをスペシャライズドが支援

近年、MTBのための道造りと、それに携わる〝トレイルビルダー〟育成に積極的なスペシャライズドが、日本でもローカルコミュニティと共に、その仕組み作りに乗り出した！

text & photo●Hideyuki Suzuki
Photo courtesy of Specialized Japan

SOIL SEARCHING DIG

トレイルビルダーズサミットはトレイル作りの基盤となるか？

2



1



1 ライドデイでは、南アMTB愛好会が維持管理している道をマットと走れた　2 マットはレーサーではなく生粋のトレイルライダーとして成長した　3「自分で作ったトレイルは愛着が湧くから、乗り方も変わってくるよね」

3



垣間見えたトレイルビルディングの本質

初日のディグデイは、ファニーを中心に日本各地でトレイルやコース造成に携わっている〝ビルダー〟らが、地区保有林でトレイルを開拓。

古道や林道を再生する作業に比べ、比較的自由度の高い作業だけに、コーナーの半径やバームのつけ方に経験が要求される。こうした味付けを行うだけでなく、メンテナンスも含めてルート全体をふかんしてデザインしていくのが、トレイルビルダーに求められる資質だと、ファニーは語る。

だが日本のMTBシーンに、トレイルビルダーを育てていける素地はあるのか？

自分たちでトレイルを作り、
MTBライドを満喫！



南アルプスマウンテンバイク愛好会：www.minamialpsmtb.com

4 日本のMTBシーンが抱える問題についての討議も行われた　5「アンブレラ組織ができたら」という前提のもと、スペシャライズドから売り上げの1％を寄付することが明言された　6 今回のパネラー。左から浦島悠太、平野悠一郎、弭間亮、ファニー・クック（敬称略）

5





6

4



日本のバイカーの声が生かせる組織の誕生？

スペシャライズドが提案するソイル・サーチングの締めくくりが、ライドデイの夜に行われたトレイルビルダーズサミット。

パネラーによる海外の事例報告や、国内のバイクコミュニティの活動報告の後「日本でMTBが継続して乗れる環境作り」の一助として、個人やローカルグループの意見を集約できるアンブレラ組織の設立が提唱され、スペシャライズドからは、この組織の運営費をサポートするために「日本でのMTBの売り上げから1％を寄付」という発表もあった。

IMBA（国際ＭＴＢ協会）のような全国的な組織ができるのか、その行く末に注目したい。



●初めてオフロードを体験するスタッフからベテランまで、笑顔があふれた試乗会となった



●北海道から九州まで、全国各地から販売店スタッフが集結しオフロードの魅力を体感した



全国からスポーツサイクル専門店スタッフが集結！

SBAAオフロードバイクディーラーサミット

右肩上がりを示すオフロードバイク市場。その最新事情を学習する販売店スタッフ限定のイベントが、関東と関西の2会場で開催された。

text◉自転車協会　photo◉岩崎竜太





●レースで活躍する井手川直樹さん（左）、小笠原崇裕さん（右）のライドレッスンは貴重だ



●座学では真剣にメモをとる参加者も。オフロード市場の魅力を表すデータも公開された



●特にMTBになじみの薄いプロショップにとって、最新の整備技術を学ぶ良い機会となった

昨今のスポーツサイクル販売店のスタッフには技能だけではなく、サイクリングライフを楽しんでもらうための、あらゆる要望に応えることのできるコンシェルジュに近い役割が求められている。

そんな中にあってSBAA PLUS認定者と一般販売店のスタッフを対象とした「SBAAオフロードバイクディーラーサミット」が開催され、11月12日と13日は静岡県御殿場市の「御殿場MTB＆RUNパークFUTAGO」会場に約120人が、11月20日の大阪府河内長野市の「プラザ阪下」会場には約90人が参加した。

主催した一般社団法人自転車協会ではスポーツ用自転車の普及に取り組んでおり、このイベントの他にもMTBフィールドの新設・運営に対する助成金制度を開始したほか、情報提供のためのウェブサイト開設や冊子配布などでMTB市場の活性化に向けたさまざまな取り組みを行っている。

試乗会では最新のMTBとeMTBが用意され、本格的なフィールドを存分に体験。講習ではプロライダーの井手川直樹さんと小笠原崇裕さんによる「初級者向け基礎レッスン」と「プロ選手と行くフリーライディング」が、座学ではプロメカニックの山路篤さんによる「最新情報ご存知ですか？ MTBメンテナンス習得事情」と、サイクルジャーナリスト難波賢二さんによる「流行前のいま必要な学習、日本で成功するためのｅバイクビジネス」が行われ、どの講座も受講者で満員となった。

参加者からは、体験者だからこそ話せる言葉で、お客様にオフロードバイクの楽しさを伝えることができると大好評だった。

SBAA PLUS認定者とは

自転車協会主催のSBAA PLUS資格取得講習会を受講した後、規定の試験に合格した販売店スタッフ。スポーツ用自転車販売に欠かせない豊富な経験・高い知識と技量を兼ね備えた、スポーツ用自転車の〝トータルアドバイザー〞として全国各地で活躍している。新規資格取得試験は2020年１月を予定する。

www.sbaa-bicycle.com

出展社一覧

アキコーポレーション（コナ）／サイクルヨーロッパジャパン（ビアンキ）／サギサカ（BMC）／ジェイミスジャパン（ジェイミス）／シマノ／パナソニックサイクルテック（パナソニックXシリーズ）／パナレーサー／ベスビージャパン（BESV）／ホダカ（ネスト）／ミヤタサイクル（ミヤタ、メリダ）／ヤマハ発動機（ヤマハ・YPJ）の11社。※カッコ内はバイクブランドまたはシリーズ名

Cycle Sports

八重洲出版
YAESU Publishing Co.,Ltd.



気になる〝アレ〟を比較検証！

カブラボ

CUB-LAB

説明しよう、カブラボとは。

日夜メーカーより発売される自転車アイテム。そんなあまたあるアイテムを、当研究所所長・鏑木裕（通称：カブ）が、身近なモノと創意工夫で実験を行い、さらなるサイクリストの高みを目指すことを目的とした、自転車総合研究所である。

今月のお題

ヘルメットによって風切り音は違うの？

text◉鏑木 裕　photo◉吉田悠太



-カブラボ所長-
鏑木 裕

元サイスポ編集部員。元自転車店経営者。元JCFエリート選手。元理系大学生。今は脳内サイクリスト。

ちょっと前の話になるのですが、スペシャライズドのプリヴェイルというヘルメットがあったんですよ。軽さと涼しさがウリでして、実際に走行中は頭がスースーで、冬期に使おうモノなら頭からどんどん体温を奪われてしまう。そんな〝3シーズン用シュラフかよ！〟ってツッコミたくなるようなヘルメットでした。

しかし、速度が上がると風切り音がすごいのです。時速25kmぐらいから耳元が『ザーッ』もしくは『シュゴゴーッ』て感じで、時速30kmを超えると頭頂部からの音も加わる。んで、グループライドだと会話しにくいという問題点が！

まぁ、同じヘルメットのユーザーで同様のコトを言っている人がいなかったから、単にワタシが神経質なだけかもしれないし、頭蓋骨や耳たぶの形状との〝空力的な相性〟が悪かったのかもしれません。しかし、そんな経験をして以来、ヘルメットの善し悪しの判断に、〝風切り音〟という要素も入れています。

前置きが長くなりましたが、走行中の風切り音は実際に違うのかを測ってみました。で、結果はやっぱり差があるんですよ。

これは単に音量の違いというだけではありません。音というのは空気の振動。今回の発生源は気流による空気の〝渦〟です。つまり、［音が小さい］→［渦が発生しにくい］→［空気抵抗が小さい］ということでもあるワケです。

もちろん、安全性・軽量性・放熱性・フィット感なども絡むので、騒音だけで判断してはいけませんが、気にする人はそういう視点も持ってみてください！

ちなみにプリヴェイルは廃盤となり、スペシャライズドに風洞設備が導入されて〝2〟へと生まれ変わっています。

Step-❶ 検証対象を知る

2ブランド4タイプのヘルメットを用意！

LAZER レイザー

問シマノ 自転車お客様相談窓口　☎0570-031961（ナビダイヤル）

検証対象-❹

ノーマルタイプ



Z1

SPEC

価格／2万2000円（税抜）
サイズ／S、M、L　カラー／マットブラック、マットチタニウム、マットブラック×レッド、ブルーブラック、マットブラックイエロー、レッド、ホワイト
実測重量／229g（Mサイズ）

レイザーの軽量系スタンダードヘルメット。アウターシェルのプラスチックが硬め&側頭の張り出しが大きめで、いかにも〝守ってくれそう〟な仕様。頭頂部のダイヤルによる調整機構は、堅牢な金属ワイヤを介在させるなど、細部の工夫も見逃せない。

検証対象-❸

セミエアロタイプ



センチュリーAF

SPEC

価格／1万7500円（税抜）
サイズ／S、M、L　カラー／マットブラック、ホワイト×ブラック、フラッシュイエローブラック、レッドブラック、ブルーブラック
実測重量／319g（Mサイズ）

ツイストキャップと名付けられた中央カバー（白い部分）の着脱や装着方向に、空気抵抗や空気の流入量を調整可能にしているのが特徴。後頭部にはLEDも内蔵され、安全性にも高い配慮が見られる。今回は空気流入量〝中〟で計測した。

Specialized スペシャライズド

問スペシャライズドジャパン　☎046-297-4370

検証対象-❷

エアロタイプ



エスワークス イヴェードII ANGIミップス

SPEC

価格／2万9000円（税抜）
サイズ／S、M、L（アジアサイズ）
カラー／ブラック、ホワイト、チームレッド×ブラック
実測重量／296g（Mサイズ）

昨今の小型エアロヘルメットの先鞭を付けたのがイヴェードといえるだろう。イヴェード以前は、エアロといえばエイリアン的な形状であったのだ。エアロロードのメジャー化に伴いユーザーも増加し、イヴェードも〝2〟へと進化を遂げた。

検証対象-❶

軽量タイプ



エスワークス プリヴェイルII ANGIミップス

SPEC

価格／2万8000円（税抜）
サイズ／S、M、L（アジアサイズ）
カラー／マットブラック、マットホワイト、ロケットレッド
実測重量／234g（Mサイズ）

軽さと開口部の大きさを追求した代表的存在がプリヴェイルと言える。初代のリブ形状が、空気を引っかけて内部へ取り込むようなデザインだったのに対して、スルッとスマートな外見へと進化した。ヒルクライムや夏場のライドで活躍することだろう。

Step-❷ 実験を始める前に……

「ガリバー（風洞）トンネル？」（ドラえ◯ん風に）



工業用の大型扇風機を用意するのが（スペース的にも予算的にも）難しかったので、我が家で使っている日立リビング謹製のDCモーター扇風機×2台で代用。とはいえ、そのまま風を当てても風量が弱いだけでなく、プロペラによる〝風ムラ〟ができるので、テーパー状の簡易風洞を製作してみた。名付けて「ガリバートンネル大作戦！」だ。



風洞の先端をギュギュっと半分に絞ることで、（脳内イメージでは）風速を倍にして、ヘルメットに当てるのだ！



頭部模型の後頭部に溝を彫り、そこへ騒音計を設置し騒音量（dB＝デシベル）を計測。扇風機自体のモーター音も拾うが、それは全モデル共通。ヘルメットが発する風切り音の違いで、数値上の差が出るはず！

Step-❸ 実験

目標には届かずも体感的には強風！



ガリバートンネルを通った風は勢いを増して、手をかざすとなるほどかなりの勢いだ！　で、ぶっちゃけ、時速25kmぐらいの風をぶつけたいと思っていたのですが……、簡易風速計で風洞出口を計測すると毎秒4.1m。これを時速に換算すると15km程度。でも差を出すのには十分か!?



もし風が強すぎたら、扇風機の出力を調整しないといけないかも……、などと思って用意しておいた風速計。とはいえ、今回の実験が時速15km下だと分かったことも収穫だ。

今回の実験結果

レイザー

センチュリーAF

58.5dB



レイザーのエアロヘルメット〝バレット〟の流れを汲むデザインであることも手伝い、静音性もなかなか優秀。ツイストキャップの穴を閉じれば、決戦用エアロヘルメットとしての空力性能も十分に発揮しそうだ。

Z1

61.5dB



61.5dBという結果となり、静音性に関しては振るわなかった。レイザーのラインナップにおいて古参モデルということもあり、設計時期が古いというハンデも多分にあったのだろう。見た目は今でもカッコいいのだが。

スペシャライズド

エスワークス プリヴェイルII ANGIミップス

60dB



個人的にはもっとうるさいのかと思っていたのだが、カブラボ計測値では60dB。ちなみに一般生活においては、60dB超えが『うるさい』という基準とされる。2.5dBの違いは、音量にすると約1.34倍となる。

エスワークス イヴェードII ANGIミップス

57.5dB



空力をウリにするだけあり、今回の中ではもっとも静音性に優れていた。頭頂部〜後頭部がトンネル形状になっている（ちょうどマイクで音を拾う位置だった！）ため、耳エリアではさらに静かなようにも想像される。



静かなヘルメットって周囲の音が聞こえやすいし空力的にも優位だ（多分）

SUMMARY

TRY & JUDGE

物欲グッズを トライ＆ジャッジ



安井 行生

YUKIO YASUI

本誌でインプレや技術系記事を担当するライター。理系出身者ならではの視点を持ち、自転車についての探求に余念がない。

Item-❶ IRC

TRY／01

IRC・フォーミュラプロ チューブレス ライト

価格／7600円（税抜）
問井上ゴム工業 ☎0120-041718



傑作チューブレスタイヤの軽量版

SPEC.

- ●ケーシング素材／ナイロン
- ●推奨空気圧／6.0～8.0BAR
- ●サイズ／700×23C、700×25C、700×28C
- ●実測重量／285g

DETAIL



見た目はRBCCと変わらない。滑り始めを感知しやすくするため、あえてパターンを設けている。トレッドの幅が広いことも特徴。これにより対サイドカット性が大幅に向上している





ちょっと面白い写真を紹介。このCT画像はチューブレスタイヤとリムの嵌合具合を見るためのもので、リムとビードが面で接しているか、高圧にしてもビードが浮かないかなどが分かる。IRCはこのような研究を通してビードの直径やビード部の形状精度を煮詰めている



RBCC（上）は、シリカ補強に加え米ぬか由来の多孔物質を配合することで、強度、軽量性、スパイク効果（＝高グリップ）を持たせたコンパウンドを使うが、ライト（下）はカーボンで補強した変形の少ない低抵抗コンパウンドを採用する

フォーミュラプロチューブレスRBCCを使って仰天したのは本誌タイヤテストでのこと。それからずっと、それをさらに軽くしたフォーミュラプロチューブレスライトに乗ってみたいと思っていた。なら勝手に試せよという話なのだが、どうせだったら記事のネタにするかというライター根性が働き、ここで取り上げることにした。

筆者のタイヤ遊びに付き合わされる読者のために、ここでIRCの設計的工夫について一席。仰天の理由は①走りの軽さ、②グリップの高さ、③乗り味の良さ（特に減衰性）の3点なのだが、①と②はRBCCコンパウンドの特性によるもの。③はチューブレス系としては薄い180TPIケーシングを使っていること（110〜120が一般的）、そしてシール層に天然ゴムを使っていることが理由（ブチルが一般的）。天然ゴムは①にも効いているだろう（ラテックスチューブの走りが軽いのと同じ理屈）。また、シール層のダンピング効果によって振動の収まりが良くなっている可能性もあるという。これが減衰性がいい理由か。

そんなRBCCに対し、ライトはさらなる重量の軽さと走りの軽さを目指したもの。各部の素材を限界まで削り落として15gほど軽量化したうえ、RBCCとは異なる転がり抵抗に特化したコンパウンド（低荷重でも変形が少ないもの）を使用。RBCC比でグリップは多少低下するが、そのぶん軽く転がるタイヤに仕上げているという。

JUDGE／01

超絶高バランスのRBCC TTや登坂一発勝負ならライト

シーラントは使わずRBCCとライトを比較した。各性能が超ハイレベルでバランスされているRBCCに対し、ライトは特化型と言える（極端ではないが）。バイクの振りや軽快感はライトの方が上だが大差ではない。グリップにはそれなりの差があり、ライトはRBCCほど路面に食らいつく感じがしない。乗り心地もRBCCの方が上質な気がする。TTやヒルクライム以外なら安心感のあるRBCCがお薦め、と結論付けようとしたら「昔はライトの方が売れていたが、今は逆転してRBCCの方が出ている」とのこと。ライターに言われるまでもなく、IRCユーザーは正しい判断をしている。

photo◉佐藤竜太



Item-❷ PIRELLI

TRY／02

吉本 司

TSUKASA YOSHIMOTO

本誌編集長。スポーツバイク歴30年以上。ロードバイクのみならず全ての自転車遊びを好み、機材からレースまでジャンルを問わず幅広い知識を持つ。

SPEC.

- ●ケーシング素材／ナイロン
- ●TPI／127TPI
- ●実測重量（700×40C）／466ｇ
- ●奨励空気圧／2.5～4.5BAR
- ●サイズ／700×35C、700×40C（試乗モデル）、650×45B

ピレリ・チントゥラート グラベルハード

価格／8200円（700×35C、700×40C）、8700円（650×45B）
㈱カワシマサイクルサプライ ☎072-238-6126 ※価格はいずれも税抜



ピレリからもグラベルタイヤが登場！

DETAIL



ケーシングはハッチンソン・セクターシリーズなどにも似た、サイドカットにも強そうな雰囲気を持つ。ナイロン素材による耐パンク層を挟み込むのと同時に、トレッドコンパウンドにも強度を持たせることで、パンクに対する配慮もしっかりとされている



センターノブをかなり低くしたトレッドパターンは、セミスリックもしくはセンターリッジといったタイプに近く、舗装路での転がり抵抗は軽い。その一方でサイドノブはしっかり高さが与えられており、オフロードにおけるコーナリングでグリップ力を発揮する

Other Model

しっかりとしたノブを備えて、ハードなグラベルライドでグリップ性能を確保した「チントゥラートグラベルミックスドテレイン」



- ●サイズ／700×35C、700×40C、650×45B
- ●ケーシング／127TPI
- ●価格／8200円（700×35C、40C）、8700円（650×45B）

日本よりも一足先にグラベルロードが盛況な北米や欧州では、あらゆるジャンルのバイク&パーツメーカーが、このカテゴリーの製品を発売している。そんな中、自転車では新興ブランドのピレリがロードのチントゥラートシリーズにシクロクロス用の「クロス」とグラベル用の「グラベル」を投入してきた。

当シリーズは先にMTBモデルの「スコーピオ」で培ったノブ設計のノウハウを元に、「スピードグリップコンパウンド」という新設計のコンパウンドを用いてシクロクロス&グラベルの性能を追求。

トレッドパターンは「ミクステッドテレイン」と「ハードテレイン」があり、前者はオフロードにおけるグリップ性能の高さ、後者は転がり抵抗の軽さをそれぞれ重視する。

基本的にはどちらのタイプもトレッドパターンはほぼ同様だが、シクロクロス用とグラベル用ではノブの高さが違う。シクロクロス用はダートでのグリップ性能を求めてノブが高く、グラベル用は舗装路における転がり抵抗が大きくなりすぎないようノブの高さが抑えられている。

サイズはシクロクロス用が700×33C。グラベル用は700Cサイズが35C、40C、よりオフロード性能を高めた650×45Bもラインナップ。いずれもチューブレスレディ仕様で、転がりの軽さと乗り心地の良さが追求されている。

今回試乗するのは、ハードテレインタイプの700×40Cだ。

JUDGE／02

路面を問わない 軽い転がりが魅力

タフそうなサイドケーシングの雰囲気もあって硬めの乗り味を想像したのだが、その心配は皆無。2.7～3.2BARの空気圧で試乗したが、乗り心地はかなりの高レベル。ノブが低いので転がり抵抗の軽さは想像はしていたがそれ以上。大きな空気量による反発感をうまく生かして進むので、実重量を感じさせない走りの軽さだ。ルーズな路面以外は40Cという接地面の大きさを武器に不安のないグリップを得られる。ホイールとの相性もあるとはいえ、着脱もタイヤレバーなしで行えたし、通常のフロアポンプでビードも上がるので利便性も◎。舗装路からダートまで軽快に走りたいライダーにお薦めできる。

photo◉佐藤竜太

物欲グッズを

TRY & JUDGE

トライ＆ジャッジ



Item-3 HERITAGE

TRY／03

ヘリテイジ・ハイレヴォ

価格／4万9800円（税抜）
問ヘリテイジ　☎0263-82-0141

田村 浩
HIROSHI TAMURA

峠とキャンプを愛するサイクリスト。バッグやウェアをとっかえひっかえして使い勝手を味わうのが生き甲斐になりつつある実践派オタク系サイクリスト。

SPEC.

- ●実測重量／980ｇ（本体330ｇ、レインフライ296ｇ、ペグ８本50ｇ、ポール297ｇ、収納袋７ｇ）
- ●収納サイズ／約28×11.5cm（本体＋レインフライ＋ペグ）、約38×４cm（ポール）
- ●主要素材／15Dナイロンリップストップ（本体パネルおよびレインフライ）、20Dポリエステルリップストップ（本体下部）、7001-T6アルミ合金（ポール）
- ●本体スペース／長さ203×幅93×高さ100cm



自転車キャンプと相性抜群！ 軽量テントの決定版

DETAIL



本体の小さな収納サイズも魅力だが、長さ38cmに畳めるポールが特に秀逸。自転車用バッグの寸法はリュックより限られているので、このコンパクトさが何よりもありがたい



２本で実測297ｇしかないアルミ製ポール。ジョイント部だけわずかに太くしたアウトバテッド加工が特徴。ポールだけ伸ばすと心もとないくらいの剛性しかないが、かなりの強風にも耐えられる



本体の長辺に設けられた出入り口のパネルは一枚だけ（通常は二枚構造が多い）。しかし、上下に小さなメッシュが配されており、背面のベンチレーターを開ければ風もよく通る



バイクパッキング式の限られた積載スペースにも余裕で収まり、軽いから走りへの影響が少なく、設営すれば快適な一夜を約束してくれる理想のテント。安くはないが、使えば納得の逸品だ

昨今、自転車によるキャンプツーリングが再注目されている。長期サイクリングの費用を抑える、という側面もあるキャンプツーリングだが、最近は休日を楽しく過ごす手段として、気軽にキャンプを実践する人が増えている。「いつかはやってみたい」という予備軍も多い。

快適なキャンプにはさまざまな道具が必要だ。その筆頭がテントだろう。冬用の寝袋を除けば最もかさ張って重く、高価なアイテムでもある。自転車ツーリングにおけるキャンプは、登山ほど過酷な環境を想定する必要性は薄いが、道具に対する小ささと軽さの要求はかなり高いので、必然的に登山用のテントが選択肢となる。

テントの構造とサイズは多種多様だ。２人用以上の広いテントを１人で使ってもいいし、姿がかわいくて天井が高いワンポールテントを選んでもいい。しかし、実用性と携行性を重視するなら、ソロ用で自立する（ペグや張り綱を使わなくても張れるから設営場所を選ばない）テントが望ましい。雨天下でも快適に過ごしたいなら、レインフライ（雨避け）があるダブルウォール構造も必須だ。

これら諸条件を満たしたうえで軽さを追求したテントが、２０１８年に登場したヘリテイジの「ハイレヴォ」である。総重量は１kgを切り、シートバッグなどの限られたスペースにも余裕で収まる。２本のポールで自立するドーム型なので、設営も極めて簡単だ。その実力はいかに？

JUDGE／03

やっと出会えた理想のテント

軽量テントの定番、アライテントのトレックライズ０を10年来愛用してきたが、シートバッグを荷室とする今風のスタイルだと収めづらい寸法なので、ツェルトやシェルターで代用することも多かった。しかし、思い切ってヘリテイジのハイレヴォを購入してからは、こればかり使っている。雨の夜も過ごせる高い居住性を備えながら、軽くて小さくなる。網戸のように使えるメッシュパネルが割愛されているが、ベンチレーターを開ければ風通しが良く夏場でも快適だった。それを閉めれば保温力も十分に高いので冬場も使える。生地が薄いので扱いには慎重さも必要だが、総じて理想的なテントだ。

photo◉佐藤竜太／田村 浩

Cycle Sports

八重洲出版
YAESU Publishing Co.,Ltd.

・物欲ナビゲーター・

JITE ジテもの MONO

NEW-PRODUCTS

・2020・ February

〈スコット〉のeバイクが進化し、日本専用モデルとして登場



〈スコット〉から「eライド」シリーズが登場。①《スケールeライド》(38万円)は、eバイクを思わせないシンプルさが魅力。②《ジーニアスeライド》(58万円)は、前後150㎜トラベルを有するサスペンションを装備する。㈲スコットジャパン info@scott-sports.jp



創業者の親子と提携し、〈GT〉が1979年型BMXクルーザーを復活

〈GT〉がターナー親子と提携し、1979年型のBMXクルーザーを復活。この《レユニオン26クルーズ》は、オリジナルと同じ外径のトップチューブとダウンチューブ、太いチェーンステーを採用する。㈲ライトウェイプロダクツジャパン ☎03-5950-6002



幅広いシーンをカバーする〈ジオス〉のディスクロード

〈ジオス〉の《トルナードディスク》(17万8000円・フレーム&フォークセット〜)は長距離向けに近いジオメトリでありながら、軽量かつ12㎜スルーアクスル化により瞬発力の効いた走りも実現した。㈲ジョブインターナショナル ☎06-6368-9910



《アルティメットCF SLX》に、新色のブルーティンテッドが登場

〈キャニオン〉の超軽量オールラウンドロードバイク「アルティメットCF」の旗艦となる《同SLX》(46万9000円〜)に、新色のブルーティンテッドが登場。ミステリアスな色合いが魅力的だ。㈲キャニオンジャパン ☎050-3786-8496



スチール製シリンダー&台座がもたらす滑らかなストロークと安定性

ドイツの〈SKS〉から、スチール製のシリンダーと台座で滑らかなストロークと高い安定性を実現した高性能ポンプ《エアワークスプラス10.0》(9800円)が登場。㈲ピーアールインターナショナル ☎052-774-8756



バーエンドに装着できる〈ウルフトゥース〉の秘密兵器

〈ウルフトゥース〉からバーエンドに装着できるマルチ携帯工具、チェーン切り&チューブレス修理ツールを組み合わせた《エンケース携帯ツール》(6600円〜1万5836円)が登場。㈲オルタナティブバイシクルズ alt.bikes@gmail.com



シマノ・GRX400を採用した〈ジェイミス〉のアドベンチャーロード

〈ジェイミス〉のアドベンチャーロード「レネゲード」に、《同S3》(17万8000円)が追加。得意とするスチールフレームで太幅タイヤにも対応し、シマノ・GRX400の採用によりオールラウンドに楽しめる。㈲ジェイミスジャパン ☎03-3866-2333

※表示価格は全て税抜

①



②



イタリア製機能素材を使用した〈パールイズミ〉のジャケット&タイツ

①《ビジョンウインタージャケット》（2万7000円）と②《同ビブタイツ》（2万7000円）は、イタリア製機能素材を使用して　柔らかな着心地とフィットを重視。ビブは着用感を感じさせないカットオフ仕様。問パールイズミ　☎03-3633-7556

①



②



サイズにゆとりがある〈バレット〉「Rライン」の2アイテム

よりサイズにゆとりがあり、後ろ裾を長めとする「Rライン」の①《ウインタージャケット》（1万8800円）と、セパレートビブが特徴の②《ウォームロングタイツ》（1万8800円）が登場。少し緩めの雰囲気が魅力的だ。問バレット　☎03-6657-8010



〈アソス〉の「エキップ」コレクションが寒い温度域にアイテムを拡張

〈アソス〉の「エキップ」コレクションが寒い温度域にも対応。《同RSスプリングフォールジャケット》（4万5000円）は前側ダブルレイヤーの内側に、エンボス加工の厚手素材を使用。問ダイアテック　☎075-644-7776



日常ライドを快適に楽しめる〈ドットアウト〉の防風ジャケット

イタリアの〈ドットアウト〉から、タイトすぎないフィット感で日常ライドを快適に楽しめるよう、耐寒や通気性にもこだわった防風ジャケット《コンバットジャケット》（2万4700円）がリリースされた。問カワシマサイクルサプライ　☎072-238-6126

3種の交換レンズをそろえた「ストラトフライ」&「ライドン」の特別仕様





〈ルディプロジェクト〉の2つのアイウェアに、それぞれ状況に応じて3つのレンズを付け替えられる《3パックスペシャルエディション》（2万3000円／ストラトフライ、2万6000円／ライドン）が登場した。問ボディウム　☎0742-64-3555



《プロシクロクロススーツ》に、日本限定デザインのモデルが

レース前提に設計された《プロシクロクロススーツ》。その日本限定デザインモデル（2万5000円）が〈ビオレーサー〉から登場。優れた着心地に加えて撥水や保温を高いレベルで達成した。問クランノート　☎03-4360-5716

・物欲ナビゲーター・

JITE ジテもの MONO

NEW-PRODUCTS

・2020・ February

〈マヴィック〉のコスミックシリーズシューズの新たな選択肢

①



②

世界のトップレーサーによる性能実証済みの超軽量シューズ①《コスミックアルチメイトSL》(4万5000円)と、タフさとしなやかさを併せ持つ②《コスミックエリートSL》(2万5000円)が新たに登場した。㈲マヴィックジャパン ☎03-5326-3175



軽量でカラバリも豊富なアルミ製ロード用ハブ

イタリアの〈カーボンチ〉からリリースされた《Xハブ SP ロード》(6万2500円)は、フロント(20H)とリヤ(24H)を合わせて220gという軽量のアルミ製ロード用ハブだ。ストレートプルスポーク仕様。㈲トライスポーツ ☎078-846-5846

フィット感をさらに高めた〈ノースウェーブ〉のMTB用シューズ

①



②



MTB レースに向けて2モデルが登場。①《レイザー》(2万1500円)は軽さと強度を併せ持つカーボンコンポジットソールを採用。②《レベル2》(2万9500円)は、ワイヤループをアッパー内側に配して足をダイレクトに絞る。㈲ウインクレル ☎045-681-0105

〈プロ〉の旗艦サドルが、さらなる軽量化を達成

〈プロ〉から旗艦サドル「ステルスカーボン」の軽量モデル《同スーパーライト》(3万5000円)が新登場。カーボンで一体成型されたベースからレールまでを超軽量EVAパッドと低摩擦PUカバーが覆い、約15%の軽量化となる145gを達成した。㈲シマノ 自転車お客様相談窓口 ☎0570-031961(ナビダイヤル)





耐パンク性と安定性に秀でた〈ヴィットリア〉のトレイルタイヤ

〈ヴィットリア〉の《アガッロ》(7900円)は、エンデューロとXCの双方からノウハウを得たトレイルタイヤ。アンチパンクフラットのインサート等を備え、耐パンク性と安定性は抜群だ。㈲ヴィットリア・ジャパン ☎0748-37-5677

※表示価格は全て税抜



〈エクストラム〉のバーテープに、カモ柄と黒を組み合わせた特別色が登場

厚さ3㎜で3層構造となるバーテープ《タッキーライト3.0》（3900円）に、数量限定で特別色が追加された。いずれもカモ柄はバーエンドから10～15㎝で、ベースはブラックとなる。㊞塩野自転車スポーツ事業部　☎072-229-8251



角張ったボディに秘めた高機能

《キュビキュビ1200》（1万6800円）は、〈トピーク〉のUSB充電式フロントライトの旗艦モデル。近遠を同時に照らすデュアルビームデザインが特徴で、別体構造のバッテリーの容量によって明るさが変わる。㊞マルイ　☎078-451-2742



日没の早い冬季のライドを強力にサポート

〈キャットアイ〉から最大500ルーメンの充電式ライト《アンプ500》（6000円）がリリースされた。横からの被視認性を高めたデザインが特徴的で、電池容量が分かるバッテリーインジケーターを搭載。㊞キャットアイ　☎06-6719-6863

Boaテクノロジーを採用した〈イーボック〉の2アイテム

〈イーボック〉より、バックパックとの組み合わせを前提とした①《ハンドルバーバック BOA》（1万5000円／M～）と②《シートバック BOA》（1万5000円／M～）がリリースされた。ハンドルバーやサドルへの着脱にはBoaテクノロジーを採用。簡単かつ確実な固定を実現した。本体は溶着仕様で完全防水、ロールエンド型で容量可変なのも◎。㊞インターテック　☎050-3816-7167





シーラント剤ではふさげない、大きな穴に対応するツール

〈スタンズノーチューブ〉の《ダートツール》（2800円）は、シーラント剤との化学反応により、ふさぎきれなかった大きな穴に対応するパンク修理ツール。シールチップを挿入するだけと、修理方法も簡単かつ素早い。㊞アクションスポーツ　☎048-422-3800



〈チャレンジタイヤ〉からチューブレスレディタイヤが新登場

〈チャレンジタイヤ〉から、同社のクリンチャーと同じトレッドを用いたハンドメイドチューブレスレディタイヤが新登場。コーティングされた耐パンクプロテクションなどのスペックにも要注目。
㊞アキボウ　www.758sessions.com



世界レベルのXCレースを戦うための軽量ホイール

〈DTスイス〉の《XRC1200スプライン30》（31万4000円）は、軽量かつ強靭なカーボンホイール。スターラチェットシステムを更新した180グレードのハブを採用し、ベアリング間隔を広げて剛性を上げた。㊞マルイ　☎078-451-2742



スポーク本数を増し、強度と耐久性を向上

〈カラクル〉「コージー」が装着する超軽量アルミリムホイールは繊細な扱いが必要。ということで、スポーク本数を増して強度と耐久性を向上させた《Zタフ2》（4万2000円）が登場した。前後で1250gと十分に軽い。㊞テック・ワン　☎072-334-8739

キクチ×カブの自転車爆論



其の十三

自転車界の明日を占う!?
サイクルモード2019

昨年に引き続き、今年も国内最大の自転車ショー、サイクルモードへ。前回の東京モーターショーと比べつつ、世界的な地盤沈下がささやかれるサイクルショーが次に歩むべき道は……と、テーマを大きく掲げてみた。世界中のサイクルショーを観てきた2人にとって、今回のショーはどんな風に見えたのか。

text◉菊地武洋
photo◉長谷川拓司

CS　いつものごとく、率直な感想からいきましょうか。

鏑木　モーターショーが遠い未来なら、サイクルモードは明日の話というか、切羽詰まった感じがしたな。

CS　なるほど。菊地さんは?

菊地　業界の規模も違うし、横並びで比較するわけにいかないでしょ。でもね、僕はそんなに悪くないと思った。

鏑木　２０１８年は久々の日本のショー参加だったし、ちょっとワクワクしたんだよね。それ故に、過度な期待をしてしまっていたね。反省です。本当に。

菊地　過度な期待って、どんなことを期待してたの?

鏑木　モーターショーについて厳しいこ

ご意見番

菊地武洋

オンロードバイク分野、スポーツバイク市場に造詣が深く、自分の知識欲のためなら世界中どこまでも行く。誰にでも会いに行く。そして変な人脈に恵まれる本誌でも屈指のベテランライター

鏑木　裕

本誌カブラボでもおなじみ。かつては国内MTB XCシリーズにも参戦していたかと思いきや、ソロのツーリングや、超軽量バイクの組み上げワンオフ加工など何でもこなす。機材オタクで愛犬家



CYCLE OPINION

と言ったけど、車よりも自転車の方が業界として変わんなきゃいけない。なのに、まったく変われてない。音頭を取る組織もブランドも会社もない。それを目の当たりにしてしまった。すいませんね。なんかネガティブで。

CS では菊地さん、ここはバシッとお願いしますよ。

鏑木 明るい未来で、お願いします。

菊地 海外のサイクルショーと比べて、サイクルモードが悪くなっているとは思わないな。これじゃダメだ、全部やり直し！というのなら、それは面白いと思う。でも、去年より何か悪くなったかって言うと、大差ない。

鏑木 開催日が土、日、月曜日だったじゃないですか。月曜日が祝日。実質的に平日がないから、自転車屋も行かないイベントになった。そういうことで、いいのかなぁ？

菊地 来なくていいでしょ。

鏑木 そうか。

菊地 大切なのはユーザーだもん。サイクルモードは自転車業界人と手を切ったのが、いいところでしょ。

鏑木 そうですね。あと、思ったんですけどね。あまりハイエンドなモノが求められてないような気がしたんですよね。

菊地 求められてないでしょ。

鏑木 だったらサイクルベースあさひとかさ、ああいうところも出展してくれたらうれしいな。

菊地 ついにショップもOK？

鏑木 オリジナルブランドも展開しているし、せっかくいい機会なんだから活用した方がいい。

菊地 大型量販店が出てきて、スポーツバイクの楽しさをアピールをするのはステキだね。

鏑木 それが僕がサイクルモードに期待した、一番実現可能な明るい未来。本格的なサイクリストってさ、大型量販店に対して上から目線で見がちでしょ。所詮は……みたいなね。

菊地 ないと言ったら、うそになるね。

鏑木 けど、彼らが販売しているオリジナルグッズって、意外と一つひとつの商品を見ていくと、ちゃんとやってる。

菊地 うんうん。

鏑木 かゆいところに手が届く製品もあるし、大型量販店の持っているノウハウやパワーを利用しないのはもったいない。余計なお世話だけど、彼らにとっても、サイクルモードを利用する効果はある。

菊地 物販をしなくても、彼らがメリットを感じられるようになるといいね。

CS 菊地さんからの提言はないですか？

菊地 もっと話をしたり、聞いたりできる場になるといいね。商品並べてるだけじゃなくて。製品がどのように作られているとか、どのような未来を考えているとかさ。

鏑木 うんうん。

菊地 モーターショーでも、一番面白かったのは、話だったでしょ。だからサイクルモードのステージイベントは、現状に満足することなく、一から見直すぐらいの覚悟でやった方がいい。

CS では、現状でポジティブだったことはありませんか？

菊地 試乗コース、実は初めて走ったんだけど、なんともいえない独特な楽しさがあったね。危険な香りがいっぱいだったけど。

鏑木 eバイクなら、あの試乗コースでも十分に効果を体感できますね。だから、もっといろいろなブランドがeバイクを出してきたら、ある程度の効果は見込めると思う。

菊地 モーターショーは運転できないから、ちょい乗りだとしても、そこは圧倒的なアドバンテージ。

鏑木 ええ、もうちょっと安全に配慮したりとか、やるべきことがあるのは、やっぱり走ってみると改めて分かる。モーターショーの安全への配慮は、意識が高くてびっくりしたからね。

菊地 モーターショーと比べたら、悪く言えば雑だし、レベルが低い。でも、ユーロバイクやインターバイクの併催イベントと比べたら、サイクルモードの方が上って気もする。ただ言えるのは、安全

サイクルモードは
自転車業界人と手を切ったのが、
いいところ ── 菊地





●デローザの電動アシストユニットを生産しているバーファンも出展。まもなく日本の道交法対応のユニットも発売になるという



●東京サンエスが展示していたグラベルロードのプロトタイプ。派手さはないが、ショーモデルを用意してくるあたりにモチベーションの高さを感じさせた

CYCLE OPINION

これからスポーツバイクを始める人たちを呼び込むイベントになってほしい——鏑木

だとは言えないね、まだ。

CS 今現在の話がここまで進行してきたわけなんですけども、この連載の醍醐味はですね、未来を語るってところにあるわけです。ずばりこの先の何か未来について、この間のモーターショーの話は未来っていう点ではすごく良かったと思うんですけど、今回に関してはどんな感じでしょうか?

鏑木 最近は見なくなってきたけど、展示会とかでメーカーがカットサンプルを見せていた時期があったでしょ。あぁいうのは復活してもいいんじゃないかな。

菊地 見飽きているのは出展者側であって、ユーザーは飽きてないだろうしね。

鏑木 自分では見られない部分が見られたりしたらうれしいだろうし、安心感にもつながるよ。

菊地 あとさ、来場者に楽しんでもらおうって部分は、モーターショーに学んでもいいでしょう。昔、カブと毎年のようにインターバイクショーに行ってた頃、スペシャライズドが展示するプロトタイプを見るのは楽しみだった。

鏑木 キャノンデールとかね。

菊地 そう。あれは楽しかった。

鏑木 モックアップだし、イメージなのよ。自転車の未来って、こんな風になったらいいなみたいな。

菊地 結局、未だに一台も売り物になってないけど、来場者を楽しませるという意味において存在意義はあった。

鏑木 今、それをやる体力がないんでしょうね、メーカーに。

菊地 その結果として、世界中のサイクルショーが画一的に、しかもつまらなくなってしまったじゃん。

鏑木 そうそうそう。

菊地 だったらさ、立派なモックアップが作れないならイラストでもいいよ。

CS 実利に走るばかりじゃないショーになってほしいってことですね?

菊地 サイクルモードで物販してほしいってリクエストは多いみたいだけど、そういう人たちは投げ売りを期待しているんでしょ。サイクルモードの未来を考えるなら、安売りにしか興味がない連中の意見は完全に無視していい。

CS 完全に……。

菊地 そこの意見を聞いていたら、不良在庫の最終処分場になっちゃうじゃん。

鏑木 だから、既存のサイクリストだけでなく、未来の層って言ったら変だけど、これからスポーツバイクを始める人たちを呼び込むくらいの感じになってほしい。ちょっと変わった自転車と、高い自転車を並べるショーみたいになっちゃってる感があるからね。

菊地 ただ置いてるだけだよね。

鏑木 そう、置いてるだけ。フラッグシップを展示するにしたって、そのモデルが誕生するまでの歴史やプロセスも展示してもらいたい。

菊地 あとさ、日本のメーカーには、もっと出てきてほしい。

鏑木 日本のメーカーって何がありましたっけ?

菊地 ブリヂストン、日泉ケーブルとか三ヶ島ペダル、ダイアコンペ……。

鏑木 なるほど。

菊地 日本でしか見られないブランドがたくさん出てきたら、海外からだって注目されるでしょう。

鏑木 そうですね。でも、なんで出てこられないんですかね?

菊地 やっぱり費用対効果でしょ。

鏑木 高いからなんだ。

菊地 ブースがショボくても、出てきてほしいな。昔のNAHBSみたいに、机一個で出てくるブランドこそ、ここでしか見られない!……でいいじゃない。

鏑木 まぁそうですね。手作りな感じですね。そういう点で言うと、キャノンデールが1モデルに絞って展示していたのは、なかなか面白かったですね。

菊地 メッセージが明確で良かった。

鏑木 大きいブランドなのに、ちっちゃいブースで1モデル。

菊地 ゴージャスではないけど、ミニマルでインテリジェンスが高かった。

鏑木 うん。あれはね、ブランドとしても効果的だったと思う。なんかめっちゃ輝いてたな。ユーザーへのサービスとい



●YPJをバラしてパワーユニットを流用したオーガのプロトタイプ。シートチューブレス構造のチタンフレームは製造時間が通常の10倍もかかるという



●キャノンデール・トップストーンをお借りして、2人とも試乗コースへ。オフロードセクションを新設するなど、少しずつでも進化している



自転車爆論

う面からも出展を考えるべき。

菊地　今年も体験型ブースには人がいっぱいいたし、業界人がいうほど悪いイベントだとは思わないな、やっぱり。

鏑木　ええ、試乗してる人たちは楽しそうだし、自治体が出展しているブースも相変わらず楽しい。

菊地　あれは、やる気の差だよね。

鏑木　うん。出展している人たちが、みんな前のめり。

菊地　ここを知ってほしいっていう情熱がすごいもんね。

鏑木　サイクリストの目線で言うと、次にどこツーリング行こうかな？ってネタ探しには最高。

菊地　安定の面白さというか、好奇心をそそるブースだよね。あとは、ここでしか見られないモノというと……。

鏑木　ハンドルとかヘルメットって、店頭で見なくなりつつあるから、現物に触れられるのは楽しいっすね。ハンドルなんか特にそうだな。

菊地　通販が盛り上がって、ショップの在庫が少なくなると、リアルなイベントの価値が上がる。

鏑木　そうですね。

菊地　ってことは、出展すべきは問屋じゃなくてメーカーってことだ。

CS　キャニオンは盛況でしたね。

鏑木　そうね。キャニオンは本当にあそこでしか見られないからね。

菊地　まぁ、そういう意味ではメーカーは、もっと頑張らなきゃダメだね。

鏑木　そうっすね。話が変わりますけど、プロジェクトKの栗田さんは頑張っていましたね。

菊地　栗田さんは今回のMVP。

CS　MVP。

菊地　だってさ、左側にドライブトレインがあるピストだとか、eバイク用のカーボンフレームとか、他にないものを持ってきたでしょ。

鏑木　そのうちこういうのやる予定なんですって、プロトタイプをバンバン置いてユーザーの反応を見ていたでしょ。

菊地　昔みたいに大メーカーが新製品をサイクルショーで発表して……という時代じゃないからね。小さいブースで面白いところを探すのが醍醐味。自転車歴が長くてもボーッと歩いていると、面白いものを見逃しちゃう。

鏑木　小規模といえば、アバブサイクルも頑張っていたな。

菊地　カブ、さすがいいところを見ているねぇ。須崎さんは、いつも頑張っているって印象がある。

鏑木　自転車のことを性能だけでなく、ブランディングから考えて、自分の立ち位置を探している。

菊地　こうしてみると、人に魅力のあるブースが良かったってことか。

鏑木　栗田さんとアバブの須崎さん、それとキャノンデールの伊藤さんには拍手でしたね。

菊地　東京サンエスも敢闘賞候補。

鏑木　そうっすね。鉄フレームがアンダーグラウンドな感じでほど良く広まってるじゃないですか。それにうまく乗ってますよね。パーツ供給者として。

菊地　フレームでプロトタイプを出していたのは、サンエスだけだったんじゃないかな。ブースの面積の割りにスタッフも多くて、ユーザーと積極的に話をしていたのも良かった。

CS　トレンド的なものは？

鏑木　トレンドか〜。なんかあったかな。パッと思いつかないなぁ。

菊地　eバイクとディスクブレーキはブームでもないし、トレンドでもない。次のデュラエースって、リムブレーキ出るの？みたいな感じがある。

鏑木　まぁそうですね。

CS　かなり来ている？

鏑木　リムブレーキが本当に古い自転車だなって思うようになった。

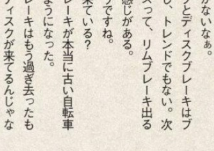
菊地　リムブレーキはもう過ぎ去ったものであって、ディスクが来てるんじゃなくて、既に標準だよね。完全に。でも、それは新しい流れじゃないしね。

CS　確かに。

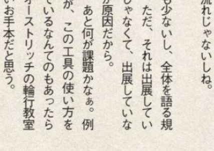
菊地　出展数も少ないし、全体を語る規模ではないよ。ただ、それは出展している人が悪いんじゃなくて、出展していない人が多いのが原因だから。

鏑木　まぁね。あと何が課題かなぁ。例えばホーザンが、この工具の使い方を延々と説明しているなんてのもあったらうれしいな。オーストリッチの輪行教室なんかは、いいお手本だと思う。

菊地　なんだかんだ言って、日本の自転車業界の状況を見るのに、これほど適したイベントはないと思う。次回、大きな変化があることを期待しているし、この連載が続くかぎり、取り上げるべきイベントなんだと思ったよ。



●来場者用の駐輪場は数も充実しており、駐められているスポーツバイクを観るのは、サイクルモードに欠かせない裏メニューのひとつ



●国内のバイクウェアを知り尽くした加瀬俊一さんが立ち上げたアステリズモは、1枚からレーサーパンツがカスタムオーダーできるという

FEBRUARY 2020

PRESENT

-今月のプレゼント-

応募用
QRコード
はこちら

1



車載時の安定を高める ゴリックスの車載ラック

2人

自転車通販サイト『ごっつプライス』のオリジナルブランド『ゴリックス』から、カーサイクリングに便利な車載ラック（税抜1万2600円）を2人に。ベースバーが2色、マウントが9色から選べるうち、今回はマウントはチェレステ。応募はベースバーのブラックかオレンジ、希望カラー明記で。㊐ごっつ ☎06-4862-4840

※写真の自転車は付属しません

2



イタリアのクオーレを毎日 デローザのカレンダー

5人

デローザから、2020年カレンダーを5人に。同社の2020年版カタログにも掲載された、イタリアで撮影されたデローザの2020モデルの美しい写真が使用されている。イタリアのクオーレ（心）を感じられる、デローザファンにはたまらないカレンダーだ。

㊐日直商会 ☎048-953-9771

3



気分はツール・ド・ワールド シマノサイクルレースカレンダー

10人

自転車用コンポーネントパーツでおなじみのシマノから、2020サイクルレーシングスポーツカレンダーを10人に。世界各地で開催されるロードレースの写真を使用した大判カレンダーで、気分はまるで〝ツール・ド・ワールド〟。

㊐シマノ 自転車お客様相談窓口

☎0570-031961（ナビダイヤル）

4



ホットもアイスも1本でOK! サーモスの保温・保冷ボトル

2人

魔法瓶のパイオニア、サーモスから、自転車のボトルケージにフィットする真空断熱ケータイマグFJF-580（税抜3800円）を2人に。保温・保冷両対応なので1年中使える。応募は希望カラー（黒・白）を明記で。※本誌p.99で保温テストのため、一度だけお湯を入れた実使用品となります。㊐マルイ ☎078-451-2742

5



IRCの最軽量チューブレスタイヤ フォーミュラプロチューブレスライト

1人

IRCから、世界最軽量のロード用チューブレスタイヤ『フォーミュラプロ チューブレス ライト』（税抜7600円）を2本セット（1台分）で1人に。軽さだけでなく、扱いやすさと耐パンク性能も向上。性能については本誌p.206『トライ＆ジャッジ』で安井行生がインプレッションを！ ㊐井上ゴム工業 ☎0120-041718

プレゼント応募方法 |

QRコードから、応募サイトへアクセスし、希望するプレゼントの番号（サイズ、カラー）、住所、名前、年齢、性別、職業、電話番号を明記のうえ、次のアンケートにお答えください。A＝今号で面白かった記事を順に3つ（右記から企画番号で回答）とその理由 B＝今号でつまらなかった記事を順に3つとその理由 C＝本誌購読歴 ①初めて ②〜1年 ③〜3年 ④それ以上 D＝月間走行距離 ①100km未満 ②100〜300km ③300〜500km ④500〜800km ⑤それ以上 E＝最近体験した、聞いた、笑える話、悲しい話、気になることなど何でもOK！ ※Eは読者コーナー、ホームページに掲載することがあります。ペンネーム希望者は明記ください。このページにあるQRコードからも応募できます。締め切りは2020年1月20日必着。当選通知は発送をもって代えます。

あて先 |

〒104-8488 八重洲出版 サイクルスポーツ編集部 「2月号プレゼント」係

企画番号 |

①ロードバイクスーパーテスト ②最適サドルポジションの見つけ方 ③最旬トレーニンググッズガイド ④サイクリスト真冬の防寒術 ⑤スーパークロス野辺山のこれまでとこれから ⑥2020年のチームジャージは『ZEE_LINE』で決まり! ⑦自転車〝盗難〟傾向と対策2020 ⑧雨だからこそ記憶に残る〝セオフェス2019〟 ⑨白熱の市民レース! 走りごたえ満点のサイクリング部門! ⑩始めようMTB ⑪持続可能なMTBトレイル作りを目指すコミュニティをスペシャライズドが支援 ⑫SBAAオフロードバイクディーラーサミット ⑬NEW MODEL IMPRESSION ⑭BIKEPACKING FREEDOM ⑮CS GEAR CHANGE ⑯僕の細道 ⑰カブラボ ⑱物欲グッズをトライ&ジャッジ! ⑲キクチ×カブの自転車爆論 ⑳CS EYES ㉑自転車よもやま社会学 ㉒アレ! アレ! ユキヤ ㉓橋本英也の3足のわらじ ㉔Road to Tokyo 2020 ㉕CYCLE RACE TOPICS ㉖レース&イベントガイド ㉗インフォメーション&ニュース ㉘編集後記 ㉙ジテモノ ㉚プレゼント ㉛特別付録：2020チームイネオス×ピナレロ サイクルレースカレンダー

2020

TEAM INEOS × PINARELLO

CYCLE RACE CALENDAR

NOT FOR SALE

非売品

※このカレンダーに掲載している情報は、2019年12月6日時点のものです。祝日法などの改正により祝日・休日が変更になる場合があります。また、本誌発売日やレース開催のスケジュールも変更になる場合があります。ご了承ください。

PINARELLO

BRAND STORY

1953年ジョヴァンニ・ピナレロがイタリア・トレヴィーゾで創業。ツール・ド・フランスは目下５連覇中、通算でも最多の16勝を挙げ、ロードバイカーから羨望のまなざしを浴び続けるトップブランド。



DOGMA F12

チームイネオスを支える主要機種。"完璧"と賞された前作F10から重量はそのままに空力、駆動効率が向上。平地から山岳ステージまで高次元の走りを披露するハイパーオールラウンドモデル。



DOGMA F12 Xlight

F12のフレーム形状を維持しながらカーボンレイアップを見直すなどして、約100gダイエットした軽量バージョン。E・ベルナルやG・トーマスといったエース選手がツールの山岳ステージで駆った。



BOLIDE TT

タイムトライアルで活躍する「ボリデTT」。カウル装備のブレーキ部、独自のハンドルセットといった統合設計が高い空力性能を実現。同時に軽量化も追求され最先端のTTバイクに仕上がっている。

TEAM | INEOS with race-winning bikes.

Cover



Tour de France TEAM PRSENTATION ベルギーの首都、ブリュッセルでのチームプレゼンテーションで登場したチームイネオス。

JANUARY

SWPicx/CV/BettiniPhoto©2019



Tour de Yorkshire 4th stage

チームイネオスの重要なけん引役であるI・スタナードが先頭を引く。

FEBRUARY

Vincent Kalut/PN/BettiniPhoto©2019



Tour de Suiss 7th stage

E・ベルナルが単独で抜け出し、ゴッタルド峠のフィニッシュラインへと向かう。

MARCH

SWPicx/CV/BettiniPhoto©2019



Tour de Yorkshire 4th stage

ヨークシャーのスタート地点でC・フルームが笑顔を見せる。

APRIL



Tour de France 12th stage

ピレネー山脈へと突入するステージ、L・ロウとG・トーマスは集団前方を固める。

MAY



Tour de France 13th stage

個人TTに向けてアップを行うマイヨ・ブランのE・ベルナル。

JUNE



Tour de France 20th stage

総合優勝を確定させたE・ベルナルと健闘をたたえ合うG・トーマス。

JULY

Luca Bettini/BettiniPhoto©2019



Tour de France 21th stage

マイヨ・ジョーヌをまとったE・ベルナルが凱旋門を駆ける。

AUGUST



Tour de France 2nd stage

27.2㎞のブリュッセルでのチームTTでは珍しく第1出走だったチームイネオス。

SEPTEMBER



Tour de France 18th stage

単独で抜け出したE・ベルナルがコロンビアの大声援を受けて走る。

OCTOBER



Tour de France

仕事を終えたD・ファンバールレが翌日からのアルプスの山岳3連戦に向けて脚を休める。

NOVEMBER



Tour de France

ウェールズのマークが入ったDOGMA F12X lightでG・トーマスが脚を回す。

DECEMBER



Vuelta a España 13th stage

O・ドゥールが上るスペイン・カンタブリアにあるロスマチュコスの上りは最大勾配27%。

DECEMBER

12

20/20

DEC

● BIRTHDAY
● RACE

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
		1	2	3	4	5
6 アルベルト・コンタドール	7	8	9	10	11	12
13 ミケル・ランダ	14	15	16	17	18 マス・ピーダスン	19 Cycle Sports 2月号発売日
20	21	22	23	24	25 レオナルド・バッソ	26
27	28	29	30	31		

2020 TEAM INEOS × PINARELLO CYCLE RACE CALENDAR


TISSOT

11

NOVEMBER

20/20

NOV

● BIRTHDAY
● RACE

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
1	2	3	4 クリストファー・ローレス	5 ベン・スイフト	6 トマス・デヘント	7
8	9 ロマン・バルデ	10	11 トム・デュムラン	12	13	14 ヴィンチェンツォ・ニバリ／ベルナール・イノー
15	16 シュテファン・キュンク	17	18	19	20 Cycle Sports 1月号発売日	21
22	23	24 ルイスレオン・サンチェス	25	26 バウケ・モレマ	27	28
29	30					

2020 TEAM INEOS × PINARELLO CYCLE RACE CALENDAR



PINARELLO
DOGMA
F12
XLIGHT
TEAM
INEOS
ELITE
CONTINENTAL

OCTOBER

2020 TEAM INEOS × PINARELLO CYCLE RACE CALENDAR

10

20/20

OCT

● BIRTHDAY
● RACE

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
				1 ヴァウテル・プールス	2	3
4 おおいた アーバンクラシック （大分県）	5	6	7 ゴルカ・イサギレ	8	9 ツール・ド・北海道 9日〜11日／ MTB全日本選手権 （秋田県）9日〜11日	10 イル・ロンバルディア （イタリア）
11	12 ピエール・ラトゥール／ マイケル・ウッズ	13	14	15 グリー・ツアー・オブ・ グアンシー（中国） 15日〜20日	16	17
18 ジャパンカップサイクル ロードレース（栃木県）	19	20 石上優大 **Cycle Sports** 12月号発売日	21	22	23	24
25	26	27	28 ワレン・バルギル／ ヴィクトール・カンペナールツ	29 プリモシュ・ログリッチ	30	31 イバンラミロ・ソサ


VAN BAARLE
INEOS
DOGMA
PINARELLO

SEPTEMBER

9

20/20

SEP

● BIRTHDAY
● RACE

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
		1 エディ・ダンバー	2	3 岡 篤志	4	5
6	7 アレクセイ・ルツェンコ	8	9	10	11 グランプリ・シクリスト・ド・ケベック（カナダ）	12 ラファウ・マイカ
13 グランプリ・シクリスト・ド・モントリオール（カナダ）	14	15 ウァウト・ヴァンアールト／イルヌール・ザカリン／ファウスト・コッピ（1月2日没）	16 オリヴェル・ナーゼン	17	18 イーサン・ヘイター	19 Cycle Sports 11月号発売日
20 ロード世界選手権（スイス）20日～27日	21 タデイ・ポガチャル	22 ボブ・ユンゲルス／新城幸也	23	24	25	26 マイケル・マシューズ
27	28	29	30			

2020 TEAM INEOS × PINARELLO CYCLE RACE CALENDAR


BOIA
FAUSS
DOGMA

2020 TEAM INEOS × PINARELLO CYCLE RACE CALENDAR

8 AUGUST

20/20 AUG

● BIRTHDAY
● RACE

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
						1 入部正太朗 TOKYO2020 BMXフリースタイル（東京都）1日〜2日
2 マッテーオ・トレンティン	3 TOKYO2020 トラック（静岡県）3日〜9日	4	5 セバスティアン・エナオ	6	7 アダム・イェーツ／サイモン・イェーツ ツール・ド・ラヴニール（フランス）7日〜16日	8
9	10	11	12 ティージェイ・ヴァンガーデレン	13	14 ブエルタ・ア・エスパーニャ（スペイン）14日〜9月6日	15
16 プルデンシャル・ライドロンドン・サリークラシック（イギリス）／ユーロアイズ・サイクラシックス・ハンブルク（ドイツ）	17	18	19 フェルナンド・ガビリア	20 ダニエル・マーティン **Cycle Sports** 10月号発売日	21	22
23 ブルターニュクラシック・ウエストフランス（フランス）	24	25	26 アルノー・デマール	27	28	29
30	31 サルバトーレ・プッチョ ビンクバンク・ツアー（未定）31日〜9月6日					


TISSOT
TEAM INEOS
K TS 1149
INEOS
LCL
france tv sport

2020 TEAM INEOS × PINARELLO CYCLE RACE CALENDAR

JULY

7

20/20

JUL

● BIRTHDAY
● RACE

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
			1	2	3 ファビオ・アール	4
5 フィリップ・ジルベール／アレクサンドル・クリストフ ツール・ド・ポローニュ（ポーランド）5日〜11日	6	7	8	9	10	11 ケイレブ・ユアン／パヴェル・シヴァコフ
12	13	14	15 ディエーゴ・ウリッシ	16 アンドレ・グライペル／ミゲル・インデュライン	17	18
19	20 **Cycle Sports** 9月号発売日	21	22	23	24	25 フィリッポ・ガンナ TOKYO2020 男子ロードレース（東京都〜静岡県）／ドノスティア・サンセバスティアン・クラシコア（スペイン）
26 TOKYO2020 女子ロードレース（東京都〜静岡県）	27 TOKYO2020 男子MTB（静岡県）	28 セップ・ヴァンマルケ TOKYO2020 女子MTB（静岡県）	29 TOKYO2020 男女個人TT（静岡県）	30 TOKYO2020 BMXレーシング（東京都）30日〜31日	31	



BAHRAIN
MERIDA
PINARELLO
LCL
INEOS
cannondale

JUNE

6

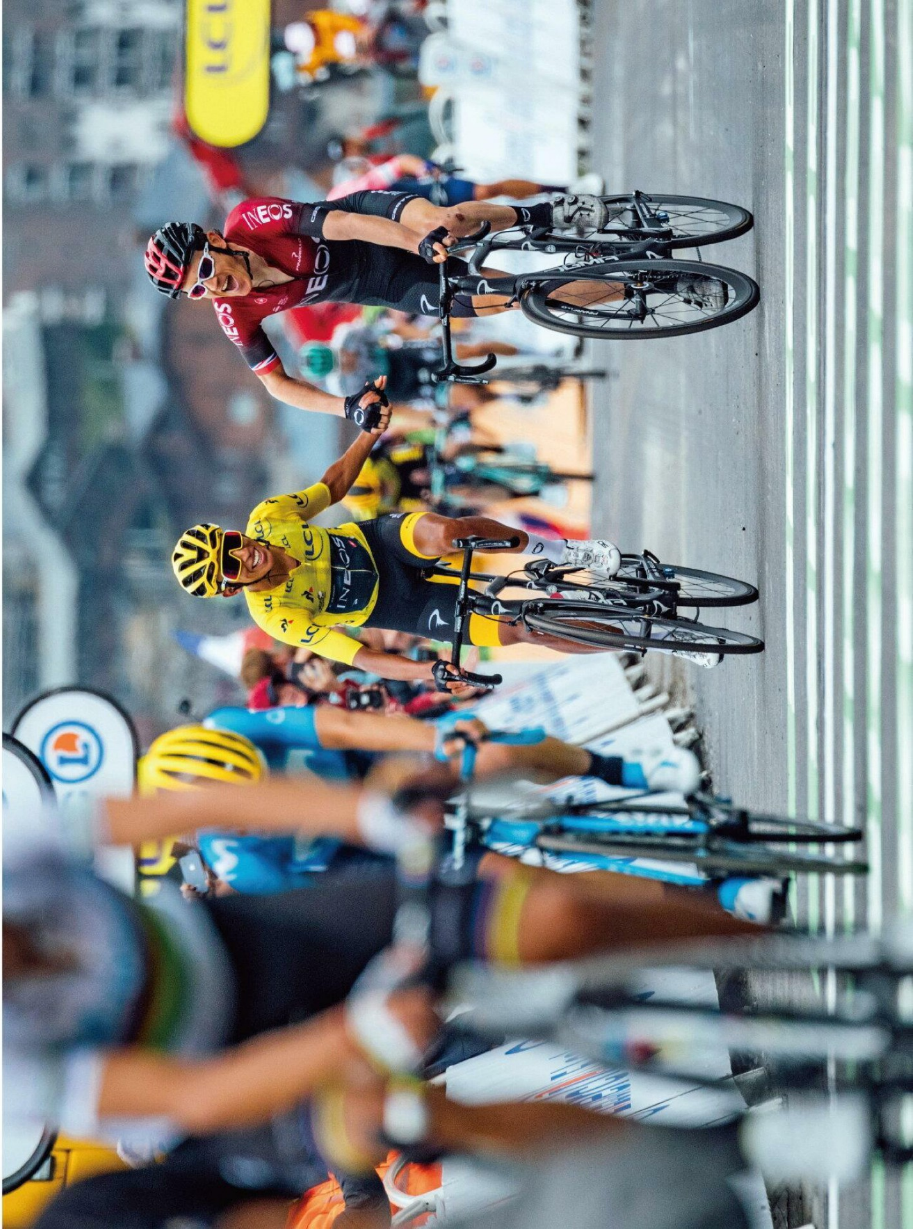
20/20

JUN

● BIRTHDAY
● RACE

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
	1 アレクシー・ヴュイエルモ	2 ミハウ・クフィアトコフスキー	3	4	5	6
7 スティーフェン・クラウスウェイク ツール・ド・スイス（スイス）7日〜14日	8	9	10	11 ジュリアン・アラフィリップ	12	13
14	15	16	17 エディ・メルクス	18	19	20 Cycle Sports 8月号発売日
21 ディラン・フルーネウェーヘン	22	23	24	25 MTB世界選手権（ドイツ）25日〜28日	26	27 ツール・ド・フランス（フランス）27日〜7月19日
28 ヴァシル・キリエンカ	29	30				

2020 TEAM INEOS × PINARELLO CYCLE RACE CALENDAR


INEOS

5

MAY

20/20

MAY

● BIRTHDAY
● RACE

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
					1 エッシュボルン〜フランクフルト(ドイツ)	2 中根英登／オウェイン・ドゥール
3	4	5	6	7	8	9 ジロ・デ・イタリア(イタリア)9日〜31日
10 ティム・ウェレンス	11 アダム・ハンセン	12	13	14	15	16
17 フレッヒ・ヴァンアーヴェルマート／エドヴァルド・ボアッソンハーゲン／ソンニ・コルブレッリ ツアー・オブ・ジャパン(大阪府〜東京都)17日〜24日	18	19	20 クリストファー・フルーム **Cycle Sports** 7月号発売日	21 マーク・カヴェンディッシュ／ディラン・ファンバールレ	22	23
24 トニー・ガロパン	25 ゲラント・トーマス／イアン・スタナード	26 BMXレース世界選手権(アメリカ)26日〜31日	27	28 ローハン・デニス ツール・ド・熊野(和歌山県〜三重県)28日〜31日	29 ティボ・ピノー／リチャル・カラパス	30
31 ロベルト・ヘーシンク クリテリウム・デュ・ドーフィネ(フランス)31日〜6月7日						

2020 TEAM INEOS × PINARELLO CYCLE RACE CALENDAR


PINARELLO
Krys
INEOS
Krys Krys
INEOS
INEOS

APRIL

2020 TEAM INEOS × PINARELLO CYCLE RACE CALENDAR

4

20/20

APR

● BIRTHDAY
● RACE

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
			1 ドワルス・ドール・フラーンデレン（ベルギー）	2	3	4
5 ツール・デ・フランドル（ベルギー）	6 イツリア・バスクカントリー（スペイン）6日〜11日	7	8	9	10 別府史之	11 READY STEADY TOKYO トラックテストイベント（静岡県）11日〜12日／BMXフリースタイル テストイベント（東京都）11日〜12日
12 パリ〜ルーベ（フランス）	13	14	15	16	17 ヤスペル・ストゥイヴェン	18
19 アムステル・ゴールドレース（オランダ）	20 ジャンニ・モスコン **Cycle Sports** 6月号発売日	21	22 ラ・フレーシュ・ワロンヌ（ベルギー）	23 トニー・マルティン	24	25 アレハンドロ・バルベルデ
26 リエージュ〜バストーニュ〜リエージュ（ベルギー）	27 ホナタン・カストロビエホ	28 ツール・ド・ロマンディ（スイス）28日〜5月3日	29 ミハウ・ゴワシュ	30		


INEOS
DOGMA
PINARELLO
DOGMA
INEOS

MARCH

3

20/20

MAR

● BIRTHDAY
● RACE

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
1	2	3	4 ヨナタンマヌエル・ナルバエス	5 クリスティアン・クネース	6	7 ストラーデ・ビアンケ（イタリア）
8 パリ〜ニース（フランス）8日〜15日	9	10 ルーク・ロウ	11 ティシュ・ベノート ティレーノ〜アドリアティコ（イタリア）11日〜17日	12	13	14
15	16	17	18	19 Cycle Sports 5月号発売日	20 ツール・ド・とちぎ（栃木県）20日〜22日	21 ブランドン・リベラ ミラノ〜サンレモ（イタリア）
22 ヤコブ・フルサン／マリオ・チポッリーニ	23 ボルタ・シクリスタ・ア・カタルーニャ（スペイン）23日〜29日	24	25 ウィルコ・ケルデルマン AGドリダーフス・ブルッヘ〜デ・パンネ（ベルギー）	26	27 E3ビンクバンククラシック（ベルギー）	28
29 ヘント〜ウェヴェルヘム（ベルギー）	30 テイオ・ゲーガンハート	31				

2020 TEAM INEOS × PINARELLO CYCLE RACE CALENDAR


INEOS
PINARELLO
UCI WORLD TOUR

FEBRUARY

2

20/20

FEB

● BIRTHDAY
● RACE

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
						1 シクロクロス世界選手権（スイス）1日〜2日
2 カルロス・ロドリゲス カデルエヴァンスグレートオーシャンロードレース（オーストラリア）	3	4 ミゲルアンヘル・ロペス／ナイロアレクサンデル・キンタナ／ヨン・イサギレ	5	6	7 エリア・ヴィヴィアーニ／ミケル・ヴァルグレン・アナスン	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20 **Cycle Sports** 4月号発売日	21	22
23 UAEツアー（アラブ首長国連邦）23日〜29日	24	25	26 トラック世界選手権（ドイツ）26日〜3月1日	27	28	29 オムループ・ヘット・ニュースブラッドエリート（ベルギー）

2020 TEAM INEOS × PINARELLO CYCLE RACE CALENDAR


vaudoise
25
vaudoise
50
vaudoise
75
vaudoise
100
vaudoise

1

JANUARY

20/20

JAN

● BIRTHDAY
● RACE

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
			1	2	3	4
5	6	7 エンリク・マス ／ ジョン・デゲンコルプ	8 ジャック・アンクティル （11月18日没）	9	10	11
12	13 エガンアルレイ・ベルナル／ マルコ・パンターニ（2月14日没）	14	15	16	17 パスカル・アッカマン／ ヨアンエステバン・チャベス	18
19 マテュー・ファンデルプール シクロクロスワールドカップ （フランス）	20 **Cycle Sports** 3月号発売日	21 サントスツアー・ ダウンアンダー21日〜26日	22	23	24 トラックワールドカップ第6戦 （カナダ）24日〜26日	25 レムコ・エヴェネプール
26 ペテル・サガン／ リゴベルト・ウラン シクロクロスワールドカップ （オランダ）	27	28	29	30 リッチー・ポート／ ジャコモ・ニッツォーロ	31	

2020 TEAM INEOS × PINARELLO CYCLE RACE CALENDAR


INEOS


2020
TEAM INEOS
PINARELLO
CYCLE RACE CALENDAR
BRUSSELS GRAND DÉPART 2019
www.brusselsgranddepart.com
BRUSSELS GRAND DÉPART 2019
www.brusselsgranddepart.com
Cycle Sports
2020年2月号特別付録